

VŠB-Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra městského inženýrství

Pasportizace vlečků v správě SŽDC na území MSK

Railway Sidings Passportization, Managed by SŽDC, in the MSK

Student:

Bc. Jiří Mareš

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Leopold Hudeček, Ph.D.

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta stavební
Katedra dopravního stavitelství

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Jiří Mareš**
Studijní program: N3607 Stavební inženýrství
Studijní obor: 3607T036 Dopravní stavby
Téma: **Pasportizace vleček ve správě SŽDC na území MSK**
Railway Sidings Passportization, Managed by SŽDC, in the MSK

Zásady pro vypracování:

Obsahem práce bude zmapování vleček na území Moravskoslezského kraje a návrh uceleného systému sledovaných údajů technického i ekonomického charakteru.

V teoretické části bude podrobně popsán legislativní rámec vleček (ÚP, licence, rušení atd.). Kromě návrhu pasportizace, bude zhodnocení stavu vleček a prognóza jejich rozšíření případně útlumu v MSK, možnosti využití GIS.

Vlastní práce bude obsahovat mimo jiné návrh způsobu evidence smluv o styku drah, nájemních smluv, smluv o provádění výkonů na vlečkách apod., návrh implementace do GIS.

Seznam doporučené odborné literatury:


Plášek, Zvěřina, Svoboda, Mockovčiak : Železniční stavby-železniční spodek a svršek CERM, Brno, 2004
C.Esvelt : Modern Railway Track, MRT Productions 2001
Rapant P.: Úvod do GIS. Skripta PGS. VŠB-TUO, Ostrava, 2002
Rapant P.: Geoinformační technologie. VŠ skripta. VŠB-TUO, Ostrava, 2005
Zákon č. 266/1994 (O drahách), vyhl. č. 177/1995 vč.změn a doplňků,
Technické kvalitativní podmínky staveb českých drah (vč.změn a doplňků). TÚDC 1978
GIS for the Rail Sector (EN) – Sborník konference zaměřené na oblast využití GIS v oblasti správy železničních sítí a v železniční dopravě

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Leopold Hudeček, Ph.D.**

Datum zadání: 28. 02. 2012

Datum odevzdání: 30. 11. 2012


doc. Ing. Ivana Mahdalová, Ph.D.
vedoucí katedry




prof. Ing. Darja Kubečková Skulinová, Ph.D.
děkanka fakulty

Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....
podpis studenta

Prohlašuji, že

- byl jsem seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на вѣдомі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на вѣдомі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě

.....
podpis studenta

Anotace

Obsahem této diplomové práce je návrh pasportizace vleček zaústěných do celostátní a regionální dráhy ve správě SŽDC na území Moravskoslezského kraje. V úvodní části práce je shrnutí vývoje vleček, jejich současný stav a výhled vývoje do budoucna. Následuje podrobný popis legislativního rámce vleček. Hlavní část práce je věnována výběru a popisu informací, které budou náplní pasportu. Dále jsem navrhl systematizaci, která se zabývá uceleným systémem provozu, a aplikaci pasportizace ve stávající síti SŽDC. Také jsem provedl sběr dat ze tří vybraných vleček. V závěru práce popisuji aplikovatelnost navržené pasportizace do GIS železnice.

Annotation

The content of this diploma thesis is to design passportization sidings interconnected to the national and regional railways in the administration of the SŽDC in the Moravian-Silesian Region. In the introductory part of the thesis is to summarize the development of sidings, their current status and outlook for the future. Followed by a detailed description of the legislative framework sidings. The main part is devoted to the selection and description of the information that will be filling the passport. Next I designed systematization, which deals with a comprehensive system of operation, and application of passportisation the existing network SŽDC. I also has collected data from three selected sidings. In conclusion describes the applicability of the proposed passportization to GIS Railway.

Obsah diplomové práce

Obsah diplomové práce	6
Seznam použitého značení	7
1. ÚVOD	8
1.1. HISTORIE	8
1.2. SOUČASNOST	9
1.3. BUDOUCNOST	10
2. LEGISLATIVA	12
2.1. ZÁKON O DRÁHÁCH 266/1994 Sb.	12
2.2. VYHLÁŠKA 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah	17
2.3. VYHLÁŠKA 173/1995 Sb., dopravní řád drah	22
2.4. SŽDC (ČD) D5, Směrnice pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace	24
3. PASPORTIZACE (EVIDENCE)	26
3.1. EVIDOVANÉ INFORMACE, JEJICH POPIS A MOŽNOSTI ZJIŠTĚNÍ	26
3.1.1. PARAMETRY	26
3.1.2. FOTODOKUMENTACE	33
3.1.3. MAPOVÉ PODKLADY	33
3.1.4. DOKLADOVÁ ČÁST	34
3.2. SYSTEMATIZACE PASPORTU	38
3.3. STÁVAJÍCÍ IS V SÍTI SŽDC	43
3.4. MOŽNOST PASPORTIZACE VE STÁVAJÍCÍM IS SÍTĚ SŽDC	46
4. PŘÍKLADY POUŽITÍ	54
4.1. Vlečka SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. – Frýdlant nad Ostravicí	54
4.2. Vlečka NEHLSN Třinec, s r.o.	56
4.3. Vlečka RSM Olomouc – Areál HUŽ	58
5. APLIKACE DO GIS	60
6. ZÁVĚR	62
7. POUŽITÁ LITERATURA	64
8. PŘÍLOHY	65
8.1. Číselník vleček	65
8.2. Seznam IS na interní síti SŽDC	70
8.3. Doplnující údaje o vlečce SMD – Frýdlant nad Ostravicí	75
8.4. Doplnující údaje o vlečce Nehlsen Třinec	81
8.5. Doplnující údaje o vlečce RSM Olomouc – Areál HUŽ	86

Seznam použitého značení

Bdr.....	Báňská dráha
ČD.....	České dráhy, a.s.
ČDT.....	ČD - Telematika
ČSD.....	Československé dráhy, s.p.
ČSN	Česká státní norma
DBF	Databázový
DÚ	Definiční úsek
DrÚ	Drážní úřad
GIS	Geografický informační systém
GPS	Global positioning system
GŘ.....	Generální ředitelství
IS.....	Informační systém
ISPD	Informační systém provozuschopnosti dráhy
MSK	Moravskoslezský kraj
NHKG	Nová huť Klementa Gottwalda
ObŘ	Obsluhovací řád
OKD	Ostravsko – Karvinské doly
OKKD	Ostravsko – Karvinské kamenouhelné doly
OP	Odbor provozuschopnosti
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PPŘ	Přípojový provozní řád
PŘV	Provozní řád vlečky
RCP	Regionální centrum provozu
SDF.....	Severní dráha Ferdinandova
SŘ.....	Staniční řád
ST.....	Správa tratí
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TTP.....	Tabulky traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
ÚP	Úřední povolení
VKD	Vítkovické kamenouhelné doly
ZDD.....	Základní dopravní dokumentace
ŽDC	Železniční dopravní cesta

1. ÚVOD

Téma diplomové práce bylo vybráno z titulu správce celostátní a regionální dráhy. Evidence odbočných výhybek vleček, kterými vlečky zaústějí do kolejí SŽDC, je důležitá, zejména z důvodu, že majetek cizího subjektu je umístěn ve spravované dopravní cestě.

V pozici provozovatele Správa železniční dopravní cesty v Moravskoslezském kraji spravuje pouze dvě vlečky. Jsou to vlečky: Pila Paskov – vlečka z vlečky – historicky zůstalo po opuštění provozování na vlečce Biocel a TSR Ostrava Přívoz.

Cíle diplomové práce jsou tak především:

- Sdružit rozsah pasportovaných informací vleček
- Navrhnout fungující systém pasportu vleček
- Výběr vhodného prostředí pro použití pasportu vleček
- Návrh aplikace pasportu vleček ve vybraném prostředí
- Zpřehlednění vztahů mezi subjekty na místě zaústění

1.1. HISTORIE

Provoz vleček v Moravskoslezském kraji byl závislý především na provozu těžkého průmyslu. Ten se zde začal masivně rozšiřovat v 60. letech 20. století. Došlo zde především k nové výstavbě Nové hutě Klementa Gottwalda (NHKG) a dolů v Karvinské oblasti. Další masivní výstavbou bylo rozšiřování výrobních kapacit Vítkovických železáren, Moravských chemických závodů v Mariánských Horách a rozšiřování důlních kapacit OKD.

Díky této masivní výstavbě byly rozšiřovány i vlečkové sítě příslušných závodů. Existovaly zde vlečky Báňská dráha (Bdr), vlečky k důlním a koksárenským závodům, Severní dráha Ferdinandova (SDF) a Vítkovické kamenouhelné doly (VKD). Po konci světové války začaly ČSD vytvářet tlak na převzetí těchto tratí. Avšak, v návaznosti na znárodnovací dekrety prezidenta Beneše, došlo ke znárodnění podniku SDF do vlastnictví Ostravsko - Karvinských kamenouhelných dolů (OKKR). Do OKKR přešly i dráhy sloužící k provozu uhelných dolů,

kteřé byly původním majetkem SDF. Dalším krokem bylo integrování dolů, koksoven a železniční dopravy do nového národního podniku Ostravsko – Karvinské doly (OKD).

ČSD se nakonec povedlo získat alespoň uhelné a seřaďovací nádraží v Ostravě a část kolejiště v ŽST Ostrava Vítkovice. Dohodnutou podmínkou tohoto převzetí bylo, že napojení sítě Bdr do ŽST Ostrava Vítkovice bude tarifně bráno jako místní převoz. To mělo zabezpečit výhodnější tarifní poplatky než při přepravě ze stanice do stanice. Tuto výjimku však ČSD později zrušila.

Převodem železniční dopravy do správy OKD vznikla potřeba vytvoření spravující instituce železniční dopravy. Tento nový národní podnik dostal název OKR – Doprava. Jeho úkolem bylo správa a provoz železniční dopravy na svých tratích a správa smluvních podmínek s ČSD i ostatními subjekty. Jeho působnost se rozrostla rovněž na správu majetku svých tratí a tratí jednotlivých důlních a koksárenských závodů. Podmínkou však bylo, že tyto závody si nadále budou zabezpečovat provoz na své síti. Další podmínka byla ve prospěch OKD - a to, že na nově zřizovaných lokalitách převezme OKR – Doprava i provoz na tratích.

Jak je vidět z předešlého textu, byly na území MSK v minulosti dva velcí provozovatelé drah a dopravy. Byly to ČSD a OKR – Doprava. Veškeré právní vztahy mezi sebou uskutečňovaly oboustrannou dohodou.

1.2. SOUČASNOST

V dnešní době je do celostátní a regionální dráhy, spravované SŽDC, zaústěno v MSK 139 vleček. Jejich počet a kilometrická vzdálenost se neustále zmenšuje. V porovnání s dobou minulou, kdy bylo v provozu až 400 km tratí, je v dnešní době v provozu o 100 km tratí méně. Tato situace není příznivá, ale nic nenasvědčuje tomu, že by se trend otočil.

Možným stimulem pro výstavbu, či rekonstrukci vleček, můžou být vytvořené dotační pobídky. V současnosti je Ministerstvem dopravy České republiky vyhlášena výzva pro předkládání žádostí o poskytnutí podpory z Operačního programu Doprava. Jedná se o podporu revitalizace železničních vleček. Její hlavní zaměření je na převedení nákladní silniční dopravy na železnici. Podmínkou čerpání dotace je prokázaný úbytek silniční dopravy, spojený s provozem vlečky. Doufejme, že se částka 110 mil. Kč podaří vyčerpat, a vznikne tak několik kilometrů provozuschopných vlečkových tratí.

Legislativní rámec platný v dnešní době je zákon [1] a jeho prováděcí vyhlášky. V roce

1994, kdy vstoupil v platnost, přinesl zcela nové pojetí zákona o dráhách. Zavedl především drážní správní úřad a vlečkám udělil statut samostatné dráhy. Zároveň nestanovil povinnost vlečky jakýmkoli způsobem evidovat. Existuje tak vnitřní evidence DrÚ, která slouží pro vlastní potřebu DrÚ, a není nikde zveřejňována.

SŽDC tak ze své pozice může pasportovat pouze vlečky, které se stýkají s celostátní a regionální dráhou v jeho správě. Tuto evidenci provádí GŘ a číselník vleček vystavuje na portálu provozování dráhy [10]. Pro ukázkou jaké parametry jsou předmětem evidence přikládám seznam vleček zaústěných do kolejí ve správě SŽDC viz příloha 8.1..

1.3. BUDOUCNOST

Vznik nových vleček je podmíněn příchodem investičních záměrů ze stran soukromého sektoru, což je základem pro vznik nových výrobních závodů v kraji. Otázka zní, zda v současném ekonomickém stavu, kdy je stále zmiňovaná celosvětová ekonomická krize, je možné očekávat nové investice. Pohledy na to jsou různé. Každopádně jedním ze stimulů rozvoje kraje by mohly být vládní pobídky. Ty motivují výrobce k založení podniků v České republice a rozvoje jejich výrobních kapacit. Dalšími stimuly může být vstřícný přístup krajů a obcí k řešení dopravní obslužnosti takto vzniklých areálů a rovněž vstřícné řešení územního plánu.

Rekonstrukce či rozvoj stávajících vleček je závislý na hospodaření a ekonomických výsledcích podniku, který vlečku vlastní a využívá ke svým aktivitám. Pokud dochází k hospodářskému rozvoji firmy, je možné očekávat rozšiřování výrobních závodů, případně i větší využití a rozvoj vleček. Situace je však v regionu opačná. V posledních letech stále více slyšíme, kolik lidí přichází o práci z důvodu uzavírání závodů nebo snižování výrobních kapacit. Spolu s masivním přemísťováním průmyslové výroby do Číny se proto dá předpokládat, že významný rozvoj v průmyslové výrobě čekat nemůžeme. Co však je obrácenou stranou mince? Potřeba zboží přepravit do České republiky, setřídít a expandovat. K tomuto slouží logistická centra. V nedávné době jsem četl zprávu, že jedné logistická společnosti se povedlo přepravit zboží přímým vlakem z Číny na Slovensko za rekordních 17 dní. Možná toto je náznak nového směru přepravy z Asie do Evropy, na kterém by se výrazně podílela i česká železnice. Se vzrůstající intenzitou dopravy, bude vznikat potřeba vzniku logistických center i na území České republiky. Proto doufám, že to bude minimálně dalším stimulem ke vzniku či rekonstrukci vleček v regionu MSK.

Potřeba rušení vleček však nevystává jen z potřeb soukromých společností a jejich aktivit. Současně dochází k rušení některých úseků železničních tratí v celostátním měřítku a vedení nové trasy na přeložce. Pokud je vlečka zapojena do trati na zrušeném úseku, má to ve většině případů jediné řešení - likvidace vlečky. Velkým problémem takto opuštěných tratí, ať celostátních, regionálních drah, či vleček, je možnost vzniku brownfieldů. Tato místa mohou zcela určitě působit negativně na své okolí a okolní krajinu, jak negativními sociálními vlivy, tak ekologickou zátěží. Proto je důležité tyto škody minimalizovat a dát tak možnost vzniku dobře využitelné plochy pro investora. Možností využití opuštěných liniových staveb je výstavba dalších liniových staveb, např. cyklostezka, či místní komunikace spojující potřebné území původně nepřístupné.

V současné chvíli probíhají diskuze a zasílání připomínek k novému navrhovanému zákonu o drahách, který má pracovní název „Zákon o železničních drahách a železniční dopravě (zákon o železnicích)“. Změny by se měly týkat hlavně zpřehlednění základních institutů. A dále nového nastavení vztahů mezi subjekty, především ve vztahu k drážní dopravě. Ta se postupně liberalizuje a otevírá trhu, hlavně na mezinárodní úrovni. Statut vleček, jako samostatné dráhy, jak ho známe doposud, by však měl zůstat zachován.

2. LEGISLATIVA

Zásadní legislativní změna přišla v roce 1994, kdy byl uveden v platnost nový zákon o dráhách č. 266/1994 Sb. Z něho mimo jiné vyplývá, že vlečka se stává samostatnou dráhou a musí být provozována podle zákonných podmínek - viz dále.

2.1. ZÁKON O DRÁHÁCH 266/1994 Sb.

Obecně lze říci, že zákon o drahách je tím prvním nejzákladnějším právním předpisem, který udává pojmy a strukturu na dráze. V úvodu jsou vysvětleny pojmy, jako je kategorie železničních drah, obvod dráhy, ochrana dráhy, křížení dráhy, ochranné pásmo dráhy a další. Dále jsou části, kde dochází k regulaci provozování dráhy a k regulaci drážní dopravy. V části páté popisuje vše o drážních vozidlech a určených technických zařízeních. Předposlední statí v předpise jsou správní delikty, za jakých okolností se jich můžou dopustit jak dopravci, tak provozovatelé dráhy. V závěru předpisu je rozdělení pravomocí státní správy a státního dozoru.

Vzhledem k tomu, že diplomová práce zaměřena na vlečky, v následujícím textu shromáždím informace ze zákona týkající se právě vleček a provozu na nich. V textu je použito citování konkrétních odstavců ze zákona o dráhách.

Kategorie železničních drah – Vlečka je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky. Dále existují čtyři - jsou rozděleny podle parametrů významu, účelu a technických podmínek stanovených prováděcím předpisem. Rozdělení do dané kategorie a změnách rozdělení rozhoduje drážní správní úřad.

Obvod dráhy – je území určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy. Obvod dráhy vlečky je jako u ostatních drah vymezen svislými plochami vedenými 3 m od osy krajní koleje, krajního nosného nebo dopravního lana, krajního vodiče trakčního vedení nebo hranicemi pozemku určeného k umístění dráhy a její údržby, nejméně však 1,5 m od vnějšího okraje stavby dráhy, pokud není dopravní cesta dráhy vedena po pozemní komunikaci.

Ochranné pásmo dráhy – je prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u vlečky 30 m od osy krajní koleje. U vlečky v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

PROVOZOVÁNÍ DRÁHY:

Úřední povolení:

- může získat právnická nebo fyzická osoba a opravňuje ho k provozování dráhy. Toto povolení vydává drážní správní úřad.
- získává se za určitých podmínek - a to, když „cit. [1], § 12“ :
 - a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce
 - b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu právnické osoby dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý
- Odborná způsobilost je prokázána dokladem o ukončeném vzdělání daného směru zákonem a podle stupně vzdělání také délkou praxe v činnosti provozování dráhy.
- Žádost o vydání úředního povolení musí obsahovat a být doložena dle § 15. Pokud nastanou změny v těchto údajích, je provozovatel dráhy povinen tento fakt oznámit drážnímu správnímu úřadu do 30 dnů od jejich vzniku.
- Rozhodnutí o vydání úředního povolení se vydává do 60 dnů od podání žádosti a drážní správní úřad v něm stanovuje podmínky pro provozování dráhy. Dále jsou zde uvedeny údaje potřebné k technickému popisu vlečky. Jsou to informace, které použijeme do evidenčního listu vlečky. Jedná se konkrétně o „cit. [1], § 17“:
 - a) obchodní jméno, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, jméno a příjmení statutárního orgánu nebo členů statutárního orgánu, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení provozovatele dráhy, obchodní jméno, rodné číslo, jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby, jedná-li se o fyzickou osobu,
 - b) vlastníka dráhy

- c) označení provozované dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy
 - d) datum zahájení provozování dráhy
 - e) dobu, na kterou se úřední povolení vydává
 - f) další podmínky provozování dráhy
- Zrušení a zánik úředního povolení může nastat za podmínek uvedených v § 18

Vlastník dráhy

- je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými drahami
- je povinen zajistit provozování dráhy

Provozovatel dráhy

- je povinen „cit. [1], § 22, odstavec (1)“:
- a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení
 - b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení
 - c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé
 - d) provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti
 - e) zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců. Rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy stanoví prováděcí právní předpis.
- je oprávněn „cit. [1], § 22, odstavec (3)“:
- a) udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy
 - b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze

DRÁŽNÍ DOPRAVA:

Licence:

- Drážní doprava může být provozována veřejně nebo neveřejně.
- Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.
- Provozovat nákladní drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, která „cit. [1], § 24, odstavec (6)“:
 - a) je držitelem platné licence s výjimkou provozování drážní dopravy na dráze lanové
 - b) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.
- získává se za určitých podmínek a to, že „cit. [1], § 25“:
 - a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce
 - b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, je-li žadatelem právnická osoba, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, jsou bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý
 - c) žadatel, který hodlá provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování drážní dopravy
 - d) technické podmínky dráhy to umožňují
- Odborná způsobilost je prokázána dokladem o ukončeném vzdělání daného směru zákonem a podle stupně vzdělání, také délkou praxe v činnosti provozování drážní dopravy.
- Žádost o udělení licence musí obsahovat a být doložena dle § 28. Pokud nastanou změny v těchto údajích, je držitel licence povinen tento fakt oznámit drážnímu správnímu úřadu do 30 dnů od jejich vzniku.

- Rozhodnutí o udělení licence se vydává do 60 dnů od podání žádosti a drážní správní úřad v něm stanovuje podmínky pro provozování dráhy. Dále jsou zde uvedeny informace „cit. [1], § 30, odstavec (1)“:
- a) obchodní jméno včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, jméno a příjmení osoby nebo osob, které jsou statutárním orgánem nebo jeho členy, jednali se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení dopravce, rodné číslo, obchodní jméno a jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby, jedná-li se o fyzickou osobu
- b) označení dráhy (traťového úseku, trasy linky), na níž je dopravce oprávněn drážní dopravu provozovat, názvy stanic (zastávek) a určení výchozí a cílové stanice (zastávky)
- c) označení provozovatele dráhy
- d) druh dopravy, rozsah poskytovaných služeb včetně rozsahu bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace
- e) datum zahájení provozování drážní dopravy
- f) doba, na kterou se licence uděluje
- g) další podmínky provozování drážní dopravy
- Dopravce a provozovatel dráhy, na níž má být doprava provozována, jsou při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze vázáni rozsahem a podmínkami stanovenými v rozhodnutí o licenci.
- Pokud při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem vznikne spor o stanovení konkrétních podmínek provozování drážní dopravy, rozhodne na žádost jednoho z nich drážní správní úřad.

Dopravce

- je povinen „cit. [1], § 35, odstavec (1)“:
 - a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze
 - b) zajistit, aby drážní vozidla na vlečce řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla
- a další.

2.2. VYHLÁŠKA 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah

Tato vyhláška je prováděcím předpisem zákona o drahách.

V úvodu jsou definovány pojmy, které jsou pro účely této vyhlášky nezbytné. Dále je zmíněno členění dráhy, křížení dráhy s pozemními komunikacemi, co je a obnáší technicko-bezpečnostní zkouška, jaké jsou podmínky styku drah. V části třetí popisuje pro dráhu celostátní, regionální a vlečku, jaké jsou technické podmínky a požadavky pro stavbu těchto drah a jaké jsou technické podmínky provozuschopnosti těchto drah. V části čtvrté, páté a šesté popisuje dráhy speciální (metro), tramvajové a trolejbusové.

Protože diplomová práce je zaměřena na vlečky, v následujícím textu shromáždím informace z vyhlášky týkající se právě vleček a provozu na nich.

Prostorová průchodnost – je na vlečce dána průjezdným průřezem, který opisují drážní vozidla provozovaná na vlečce. Požadavky na průjezdný průřez jsou dány normou ČSN 73 6320 – Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních, a vlečkách normálního rozchodu.

Přechodnost – je na vlečce určeno minimální traťovou třídou. A podle přílohy č. 6, což je drážní vozidlo, které má hmotnost na nápravu 16 tun a hmotnost na jednotku své délky 5,0 tun/metr. Koleje určené pro technologickou výrobu se nepovažují za součást vlečky.

Technickobezpečnostní zkouška

- ověřuje funkčnost stavby dráhy, bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Podle jejího kladného hodnocení povoluje drážní správní úřad zkušební provoz na stavbě. Zkušební provoz ověřuje funkčnost stavby dráhy a je podkladem ke kolaudačnímu rozhodnutí.
- rozsah technickobezpečnostní zkoušky :
 - a) u tratí se ověřuje prostorová průchodnost a geometrická poloha koleje, která se prověřuje zkušební jízdou oběma směry traťovou rychlostí, nebo provedením měření měřicím vozem pro geometrickou polohu koleje
 - b) u sdělovacího zařízení jeho prohlídkou, kontrolou a ověřením funkčnosti
 - c) u zabezpečovacího zařízení jeho prohlídkou, kontrolou a ověřením funkčnosti
 - d) v případě existence trakce, provedením napěťových a pantografických zkoušek

e) u mostních objektů se provádí hlavní prohlídka a zatěžovací zkoušky

Styk drah:

- provádí se propojením kolejí drah, popřípadě trakčního vedení
- hranice stýkajících drah musí být přesně vymezeny a označeny většinou mezníkem

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY DRÁHY - VLEČKY:

jsou specifikované vyhláškou od § 11 do § 24 a jedná se o požadavky na: prostorové uspořádání dráhy, geometrické uspořádání koleje, uspořádání kolejového spodku, svršku a výhybek, na přejezdy, podzemních stavby, stavby mostů, způsobu označování trati, uspořádání a vybavení stanic, informačního systému a vybavení prostor pro odbavení cestujících, osvětlení, technických parametrů elektrického silového zařízení, uspořádání sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, zařízení dálkového ovládání a dalších.

Z pohledu provozovatele dráhy jsou důležité požadavky vyplývající z provozu. Proto se požadavky na stavbu vleček nebudu podrobněji zabývat a zmíním jen pár údajů:

Při souběhu tratí různých drah musí být vzdálenost os sousedících kolejí u oblouku o poloměru větším než 300 m na širé trati 4000 mm, v nově zřizovaných stanicích 5000 mm a při rekonstrukci stanice 4750 mm. U oblouku o poloměru menším než 300 m je nutno dodržet ČSN 73 6360-1 a ČSN 73 6360-2.

Na vlečce nelze zřídit oblouk s poloměrem menším než 190 m. Je-li nezbytně nutné z důvodu špatných místních podmínek poloměr zřídit menší, je to možné na základě podmínek stavebního povolení.

Styk dráhy s vlečkou umožňuje výhybka, nebo prodloužení kusé koleje. Přičemž výhybka musí mít takové parametry, aby zabezpečila poježdění místa styku traťovou rychlostí jiné dráhy.

Trať vlečky musí být označena kilometrovníky a hektometrovníky a místo styku drah musí být označeno mezníkem. Mezníkem není myšleno námezník.

TECHNICKÉ POŽADAVKY PROVOZUSCHOPNOSTI DRÁHY - VLEČKY

Provozovatel vlečky je povinen dodržet technické požadavky stanovené touto vyhláškou. Požadavky jsou dány stavebnětechnickými parametry a přípustným opotřebením součástí

dráhy a jejich komponentů při provozu vlečky:

Koleje a výhybky:

- technické požadavky provozuschopnosti musí být udržovány tak, aby jejich geometrické parametry splňovaly provozní odchylky z normy ČSN 73 6360–2. Výhybky musí mít funkční pohyblivé části, aby bylo možné zajistit jejich ovládání. Rovněž musí být dohlíženo na opotřebení výhybek a jejich součástí, aby nepřekročilo limity stanovené vyhláškou „cit. [2], příloha č. 6“:

1. Výměnová část

- a) Temeno hlavy jazyka nesmí být sníženo proti opornici o 5 mm a více v místě, kde je pojížděná hrana opornice vzdálená od pojížděné hrany k ní přilehlého jazyka 60 - 100 mm.
- b) Výměnový závěr se nesmí dát uzavřít, je-li u výhybek pojížděných rychlostí 60 km.h^{-1} a vyšší mezera mezi jazykem a opornicí v místě prvního závěru větší než 3,5 mm a u výhybek pojížděných rychlostí nižší než 60 km.h^{-1} mezera větší než 5 mm.
- c) Vůle mezi stojinou přilehlého jazyka a jazykovou opěrkou nesmí být větší než 5mm pro rychlost $v \leq 90 \text{ km.h}^{-1}$, 3 mm pro rychlost v , ležící v intervalu $90 \text{ km.h}^{-1} < v \leq 160 \text{ km.h}^{-1}$, 2 mm pro rychlost $v > 160 \text{ km.h}^{-1}$.
- d) Závěrové zařízení musí bezpečně zajišťovat doléhání přilehlého jazyka k opornici a vzdálenost odlehlého jazyka od opornice v místě jeho největšího přiblížení k opornici musí být nejméně 60 mm.

2. Srdcovková část

- a) Pro zajištění bezpečného a nenásilného průjezdu dvojkolí vozidla přes srdcovku musí být dodrženy ve výhybce normálního rozchodu ve vzájemném vztahu srdcovka - přídržnice následující hodnoty:

U jednoduchých a dvojitých srdcovek $L \dots$ v rozmezí od 1 393 mm do 1 398 mm,

$A \dots$ nejvíce 1 356 mm,

přičemž platí

L = vzdálenost vedoucí hrany přídržnice od pojížděné hrany klínu srdcovky,

A = vzdálenost vedoucích hran přídržnice a odpovídající křídlové kolejnice (ve dvojitě srdcovce vzdálenost vedoucích hran přídržnic).

- b) Nadvýšení přídržnice nad temenem výškově ojeté kolejnice nesmí překročit hodnotu 54 mm.

- c) Opotřebenění pracovních ploch přídržnice tvaru Kn60 (a obdobného tvaru) nesmí být větší než 20 mm pro $v \leq 90 \text{ km.h}^{-1}$ a než 12 mm pro $v > 90 \text{ km.h}^{-1}$.
- V koleji by se neměla nacházet kolejnice s vadami nebo lomy bez opatření vedoucí k bezpečnému provozování dopravy. Únosnost oslabených průřezů kolejnic a výhybek způsobené ojetím se stanoví statickým výpočtem. Kolejnicové podpory musí dodržet dostatečnou držečnost upevňovadel a tím i rámovou tuhost. Kolejové lože nesmí být natolik znečištěno, aby pražcové podloží nepřestalo plnit svoji funkci. Měrná svodná admitance nesmí mezi kolejnicovými pásy jedné koleje být $0,67 \text{ S.km}^{-1}$ a mezi kolejí a zemí $1,5 \text{ S.km}^{-1}$.

Mostním objektům – a jeho součástí musí být sledována zatížitelnost statickým přepočtem se započítáním degradace těchto prvků. Toto posouzení se projeví na stanovení přechodnosti.

Přechody a přejezdy - musí sloužit k bezpečnému provozování dráhy a křížené komunikace. Předně musí být označeny a zabezpečeny, odvodněny, a musí být dodrženy rozhledové poměry tzv. dohlednost.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení - nesmí být opotřebováno natolik, aby to omezilo jeho provozní vlastnosti. Parametry a tolerance obsahují technické normy uvedené v příloze č. 5.

Pravidelné prohlídky a měření – se provádí v největší míře obchůzkou trati, dále kontrolní jízdou na vozidle či průjezdem měřicí šablonou kontrolující prostorovou průchodnost, průjezdem měřicího vozu, ověřujícího stav trakčního vedení, prohlídkou běžnou a podrobnou na mostních a podzemních objektech, prohlídkou běžnou a komplexní sdělovacího zařízení a další. Jejich četnost je stanovena [2], příloha č. 1 a přikládám jí v Tabulce 1. Zároveň jsou prováděny mimořádné prohlídky, které se provádí v závislosti na místních podmínkách a na základě předešlých prohlídek.

Tabulka 1 – Prohlídky a měření na vlečce

Pol.	Předmět a způsob prohlídky	Objekt	Časový interval prohlídky
1.	Obchůzka trati s měřením koleje	všechny koleje	určí provozovatel
2.	Měření rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pásů a směru kolejí - s kontinuálním záznamem - bez kontinuálního záznamu	koleje s rychlostí $> 40 \text{ km.h}^{-1}$ ostatní koleje	12 měsíců určí provozovatel
3.	Měření výškové polohy kolejnicových pásů a rozchodu ve výhybkách	výhybky s rychlostí $> 40 \text{ km.h}^{-1}$ ostatní výhybky	3 měsíce určí provozovatel
4.	Kontrola průjezdného průřezu	koleje určí provozovatel	24 měsíců
5.	Prohlídka výhybek	všechny výhybky	6 měsíců
6.	Komplexní prohlídka vlečky	všechny koleje	12 měsíců
7.	Prohlídka mostů, objektů mostům podobných	všechny	36 měsíců
8.	Prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	všechny koleje	6 měsíců
9.	Komplexní prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	všechny	60 měsíců
10.	Měření trakčního vedení měřicím vozem	všechny koleje	12 měsíců
11.	Prohlídka přejezdů a přechodů	přejezdy a přechody na vlečce	12 měsíců

Evidence provozuschopnosti vlečky – musí být průběžně aktualizovaná a archivovaná nejméně 5 let od jejího pořízení. Musí obsahovat protokoly z měření o naměřených hodnotách a evidují se parametry „cit. [2], § 25, odstavec (16)“:

- a) stavebnětechnické parametry o železničním svršku, které obsahují údaje geometrické, konstrukční, typové a výrobní, dále údaje o stáří konstrukcí a záznamy o pravidelných kontrolách a měřeních
- b) údaje o zřizování, stavu a změnách bezstykové koleje
- c) stavebnětechnické údaje o železničním spodku, o stavbách železničního spodku a ostatních zařízeních s údaji identifikačními, konstrukčními a o jejich umístění a stáří
- d) stavebnětechnické údaje o prostorové průchodnosti a přechodnosti drážních vozidel
- e) záznamy o kontrolách, údržbě a měření sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a elektrického zařízení
- f) protokoly o přezkoušení viditelnosti návěstidel a činnosti vlakového zabezpečovače
- g) zprávy o provedených pravidelných revizích sdělovacího a zabezpečovacího zařízení
- h) zápisy o výsledku technických prohlídek zabezpečovacích zařízení

- i) identifikační a konstrukční údaje o elektrickém zařízení
- j) záznamy o provedených prohlídkách, měřeních a revizích staveb drah
- k) stavebnětechnické parametry (geometrické, typové, výrobní) určených technických zařízení elektrických, sloužících k provozování dráhy, včetně záznamu o provedených kontrolách, měřeních a revizích
- l) stavebnětechnické parametry budov, určených technických zařízení a sítí technického vybavení, záznamy o provedených prohlídkách a revizích

2.3. VYHLÁŠKA 173/1995 Sb., dopravní řád drah

Tato vyhláška je prováděcím předpisem zákona o drahách.

V úvodu jsou definovány pojmy, které jsou pro účely této vyhlášky nezbytné. V části druhé jsou pravidla pro provozování dráhy, část třetí popisuje pravidla pro provozování drážní dopravy. Čtvrtá část pojednává o jízdním řádu a způsobu jeho sestavení. Část pátá stanovuje technické parametry drážních vozidel. Část šestá obsahuje technické podmínky pro provozování drážních vozidel. Na závěr předpisu jsou přiloženy přílohy, na které se předpis odkazuje.

Následující text obsahuje informace z vyhlášky týkající se vleček a provozu na nich.

Provozování vlečky:

- Pokud je nákladní doprava na vlečce provozována rychlostí větší než 40 km/h nebo je na vlečce provozována veřejná osobní doprava, platí na vlečce pravidla pro provozování celostátní a regionální dráhy a drážní dopravy viz hlava první.
- Pokud je nákladní doprava na vlečce provozována do rychlosti 40 km/h, platí na vlečce pravidla pro zjednodušené řízení drážní dopravy viz § 24.
- Součástí vlečky, jako jsou výhybky, návěstidla či koleje, musí mít číselné označení a nesmí se shodovat s označením v dopravně, napojující vlečku na železniční dopravní cestu.
- Návěsti na vlečce musí být totožné s návěstmi v dopravně, napojující vlečku na železniční dopravní cestu.

- Odborně způsobilá osoba jako jediná, může řídit dopravu na vlečce.
- Jednotné technologické postupy musí vydat provozovatel vlečky a musí obsahovat:
 - postup organizování drážní dopravy, vedení záznamů (dopravních) a zabezpečit jízdy drážních vozidel
 - postup používání návěštní soustavy
 - zabezpečení posun a jízdy drážními vozidly přes křížení koleje vlečky s pozemními komunikacemi
 - používání zařízení pro rádiový přenos informací a povelů při řízení drážní dopravy

Styk vzájemně zaústěných drah:

Provozovatelé drah vzájemně zaústěných musí zajistit „cit. [3], § 70“:

- a) jednotnou organizaci a řízení drážní dopravy a způsob zabezpečení jízdy vlaků a posunu v místě styku drah
- b) vymezení místa styku drah a místa určeného pro vzájemnou předávku drážních vozidel nebo vlaků
- c) koordinaci jízdních řádů podle požadavků jednotlivých dopravců včetně zajišťování přípojí a čekacích dob
- d) vzájemnou informovanost o jízdách vlaků a drážních vozidel přecházejících mezi dráhami a údajů s tím souvisejících včetně informací, které souvisí se zajištěním bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, bezpečností osob a s ochranou životního prostředí
- e) vzájemnou součinnost při provozování dráhy
- f) vzájemnou součinnost při drážních nehodách a mimořádných událostech včetně používání nehodových pomocných prostředků

2.4. SŽDC (ČD) D5, Směrnice pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

Tento interní předpis SŽDC předepisuje, co obsahuje a jakým způsobem se zpracovává základní dopravní dokumentace (ZDD). Jedná se o dokumenty:

Staniční řád (SŘ), Obsluhovací řád (ObŘ), Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC (ČD) D3 (PND3), Přípojový provozní řád (PPŘ), Provozní řád vlečky (PŘV).

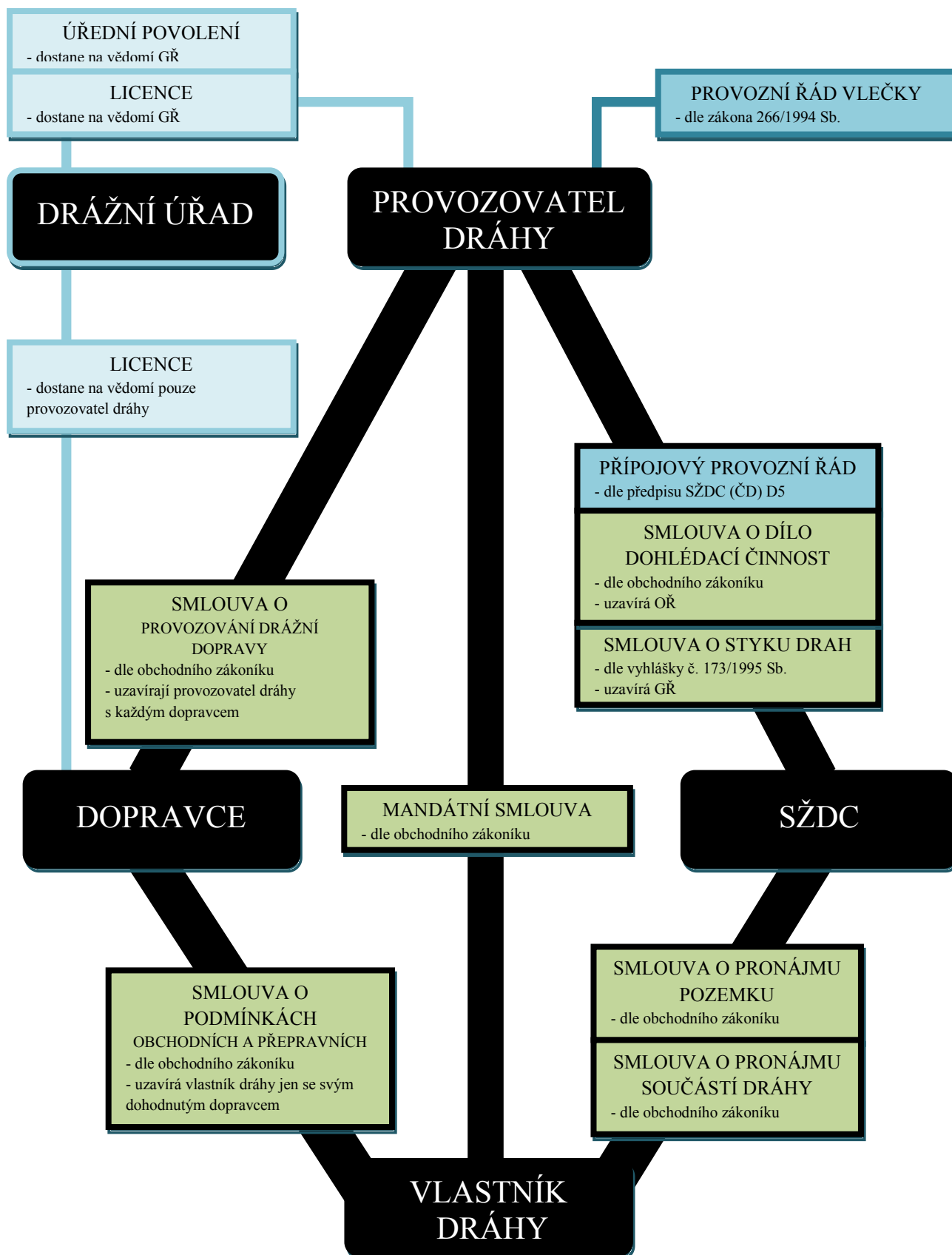
Čistopisy ZDD, jejich přílohy a úpravy musí být po skončení platnosti uchovávány ještě po dobu 10 let.

Pro vlečky jsou podstatné:

PPŘ – vypracovává se pro vlečku, která je zaústěná do SŽDC trati. Obsahuje informace potřebné k organizování a provozování drážní dopravy na styku drah. Vypracovává ho příslušné OŘ a je přílohou SŘ. Pokud se jedná o vlečku, která má jednoduché poměry, může ředitel OŘ rozhodnout, že se PPŘ stanoví v příslušných článcích SŘ či ObŘ.

PŘV – vypracovává se pro každou vlečku, na které je provozovatel dráhy SŽDC. Jedná se o vnitřní předpis o provozování dráhy, který stanovuje zákon o dráhách.

V této kapitole byly vysvětleny všechny zákonné a předpisové povinnosti. Pro přehlednost přikládám Obrázek 1, ze kterého jsou patrné vztahy mezi DrÚ, provozovatelem dráhy, vlastníkem dráhy a správcem železniční dopravní cesty, do které je vlečka zaústěna. V našem případě je zastoupena organizací SŽDC.



Obrázek 1 – Schéma vztahů zúčastněných stran

3. PASPORTIZACE (EVIDENCE)

3.1. EVIDOVANÉ INFORMACE, JEJICH POPIS A MOŽNOSTI ZJIŠTĚNÍ

3.1.1. PARAMETRY

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Jsou údaje popisující přesné umístění vlečky. Pomocí části z nich bude možné vlečky vyhledávat ve vyhledávacím režimu databáze, viz kapitola 3.2.

TUDU

- je základním popisem všech tratí a kolejíšť železniční sítě a jednoznačným určením polohy všech zařízení železniční infrastruktury. Jeho formu a obsah popisuje předpis SŽDC (ČD) M 12 – Předpis pro jednotné označování tratí a kolejíšť v informačním systému ČD. Je složen z částí:
- DÚ (definiční úsek) – je to určený prostor, který obklopuje část koleje. V číselné podobě obsahuje 2 znaky, které se sestavují podle pravidel daných předpisem. Zjednodušeně lze říci, že je-li definován mezistaniční úsek, bude znak složen z písmene a sudých čísel. Je-li definován staniční úsek, bude znak složen z písmen a lichých čísel. Další identifikace DÚ je podle názvu začátku a konce DÚ.
- TÚ (traťový úsek) – je to definiční nadúsek, jenž je určen a stanoven v platném seznamu traťových úseků. V číselné podobě obsahuje 4 číslice. Další identifikace TÚ je podle názvu začátku a konce TÚ.
- vyhledání TUDU je možné na stránkách [17]

Název vlečky

- ve většině případů se pro název vlečky volí název firmy, která tuto vlečku vlastní
- parametr je dohledatelný ve smlouvě o styku zaústěných drah

Číslo vlečky

- navrhuji stanovit tento parametr, který by měl být nositelem třech informací. Jedná se o pětimístné číslo, jehož první číslice vymezuje, které Oblastní ředitelství spravuje místo zaústění. Druhá číslice vymezuje, která Správa tratí spravuje místo zaústění. Třetí, čtvrtá, pátá číslice je určena pro identifikaci dané vlečky. Jedná se o pořadové číslo vlečky.
- čísla budou přiřazena centrálním správcem evidence , a to systémem:
 - OŘ Ostrava: 11 – ST Ostrava, 12 – ST Český Těšín
 - OŘ Olomouc: 21 – ST Olomouc, 22 – ST Zlín
 - OŘ Brno: 31 – ST Brno, 32 – ST Jihlava, 33 – ST Břeclav
 - OŘ Plzeň: 41 – ST Plzeň, 42 – ST Strakonice, 43 – ST České Budějovice
 - OŘ Ústí nad Labem: 51 – ST Ústecko – Litoměřická, 52 – ST Karlovy Vary, 53 – ST Most
 - OŘ Hradec Králové: 61 – ST Hradec Králové, 62 – ST Liberec, 63 – ST Pardubice
 - OŘ Praha: 71 – ST Praha – západ, 72 – ST Praha – východ, 73 – ST Nymburk

Název trati dle TTP

- TTP jsou tabulky traťových poměrů. Jsou v nich uvedeny traťové úseky, kterým je přiřazeno číslo a název dle platného seznamu tratí pro zpracování TTP. Ke každému takovému úseku je zpracováno 11 tabulek. Každá obsahuje kilometrické označení konkrétního traťového úseku a vlastnosti trati, které jsou danou tabulkou popisované. Obsah TTP je určen přílohou č. 29 v předpise SŽDC (ČD) D2. Název trati dle TTP je obsahem Seznamu tratí pro tvorbu TTP.
- Název trati dle TTP je ke stažení na portálu SŽDC pro provozování dráhy [10] viz menu „Přístup na ŽDC – Popis sítě – TTP“

Číslo trati dle TTP

- TTP je popsána v parametru Název trati dle TTP. Číslování tratí dle TTP je provedeno v Seznamu tratí pro tvorbu TTP. Zpravidla má formát trojciferného čísla. Existuje však rozdělení tratí na více traťových úseků. Takové úseky se označují dodatečnými písmeny za číslem trati.

- Číslo trati dle TTP je ke stažení na portálu SŽDC pro provozování dráhy [10] viz menu „Přístup na ŽDC – Popis sítě – TTP“

Začátek vlečky v km

- Každá trať má svůj začátek a směr staničení stanovený tabulkou traťových poměrů. Zde je určeno, jaké místo na trati má svoji kilometrickou polohu. Začátek vlečky je určen začátkem výhybky, která vlečku zaústí do dané trati v kilometrické poloze.
- Kilometrickou polohu začátku vlečky zjistím v místě zaústění pomocí staničnicků. Tato informace je také obsažena ve smlouvě o styku zaústěných drah.

Začátek vlečky v GPS souřadnicích

- Je jiné určení konkrétního místa styku drah, které je informací především pro mimo drážní složky, jako jsou integrované záchranné systémy. Jeho formát je unifikován.
- Můžeme ji stanovit přímo na místě nebo pomocí webových map. Na konkrétním místě ji určíme pomocí GPS modulu, který nám určí aktuální souřadnice, kde se v danou chvíli nacházíme. Webové mapy (např. www.google.cz) umožňují vyhledání GPS souřadnic vyvoláním pomocné nabídky pravým tlačítkem myši při postavení kurzoru v mapě nad místem, kde zjišťujeme souřadnice. Pomocná funkce se jmenuje „Co je tady?“ a vypíše nám konkrétní souřadnice zjišťovaného místa.

Okres, Obec

- Je určení území, na kterém se nachází místo styku drah.
- Vytvořením hranic okresů a obvodů obcí se zabývá prováděcí vyhláška č. 564/2002 Sb., k zákonu č. 36/1960 Sb., o územním členění státu.

Správce dopravní cesty, Provozní obvod

- Správu dopravní cesty pro organizaci SŽDC zajišťují jeho organizační jednotky zvané Oblastní ředitelství. Území ČR je rozděleno do 7 oblastí. OŘ se dále organizačně dělí podle oblasti působnosti složek. Jednou z nich je Provozní obvod, který zabezpečuje provozování drážní dopravy. Ten je na území Moravskoslezského kraje rozdělen na PO Ostrava, PO Opava, PO Český Těšín.
- Strukturu organizačních jednotek a jejich další členění lze nalézt na stránkách [16] v sekci „O nás“

PROVOZOVATEL VLEČKY

Z platné legislativy a předpisů viz kapitola 2. vyplývá, že provozovatel dráhy – vlečky je subjektem zastupující vlastníka dráhy s DrÚ. Provozovatelem vlečky může být taktéž samotný vlastník vlečky. Musí však mít ve svém statutárním orgánu osobu, která bude odborně způsobilá. To znamená pro obchodní společnost, že do svého statutárního orgánu musí zvolit cizího člověka, který by mohl nahlížet do chodu společnosti. Což je pro většinu společností nepřijatelné. Proto řada takovýchto společností využívá externí firmy, které provádí provozování drah. Vlastník a provozovatel dráhy spolu sepiší Mandátní smlouvu, dle které se provozovatel dráhy zaváže pro mandanta (vlastníka vlečky) provozovat dráhu – vlečku. Tímto na provozovatele dráhy přechází veškeré povinnosti z provozování dráhy: vyřízení ÚP, vyřízení Licence, podepsání smlouvy o provozování drážní dopravy s dohodnutým dopravcem, smlouva o styku drah, vnitřní pravidla pro provozování dráhy (PRV), PPŘ, smlouva o dílo o dohledací činnosti na zaústěné výhybce.

Číslo ÚP

- Úřední povolení vydává DrÚ na základě žádosti provozovatele dráhy. Přiděluje mu evidenční číslo, které je ve formátu ÚP/AAAA/BBBB, kdy AAAA – je rok udělení úředního povolení a BBBB – je specifické číslo. Pokud dojde ke změně údajů uvedených v zákoně o dráhách, musí jedine provozovatel dráhy požádat o změnu úředního povolení. DrÚ provede změny v úředním povolení a vydá rozhodnutí o změně úředního povolení. Této změně přidělí evidenční číslo odvislé od evidenčního čísla úředního povolení. Jeho tvar je stejný jako u ÚP s koncovým dodatkem ve formátu –A, kde A je číslo změny. Z tohoto je patrné, že ÚP má své číslo evidenční neměnné a jako takový je to dobrý parametr k evidenci a vyhledávání.
- Číslo ÚP je uvedeno v Rozhodnutí o úředním povolení, vydaném DrÚ a rozeslané dotčeným stranám.

Název, Sídlo, IČO

- jsou základní údaje o právnické či fyzické osobě, podnikající na území České republiky. Tyto údaje vycházejí ze živnostenského zákona.
- Veškeré údaje o právnických či fyzických osobách jsou zveřejňovány v obchodním rejstříku na stránkách např. www.justice.cz. V dokumentech sepisovaných

provozovatelem a SŽDC se tyto identifikační údaje nacházejí ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah a ÚP.

Odpovědná osoba, Tel., Email

- Odpovědná osoba je osoba s odbornou způsobilostí, která dle zákona o dráhách zaručuje dokladem o ukončeném vzdělání a o vykonání praxi v oboru, že může provádět provozovatelskou činnost. U právnických osob musí být odborně způsobilá osoba členem statutárního orgánu společnosti a u fyzických osob buďto samotná fyzická osoba, nebo její odpovědný zástupce. Telefonní číslo a email bude uveden od odpovědné osoby.
- Odborně způsobilá osoba je uvedena v ÚP a ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah. Telefonní číslo a email na odborně způsobilou osobu pravidelně aktualizuje oblastní správce DBF na základě průběžné komunikace s provozovatelem dráhy.

VLASTNÍK VLEČKY

Pokud je vlastník vlečky zároveň provozovatelem vlečky, má vlastník vlečky povinnosti jako provozovatel vlečky viz výše. Pokud je vlastník vlečky zastupován externím provozovatelem vlečky, sepíše s ním mandátní smlouvu, kterou na provozovatele vlečky přechází povinnosti z provozování dráhy – vlečky. Zároveň musí uzavřít smlouvu o obchodních a přepravních podmínkách s dopravcem, který provozuje drážní dopravu pro vlastníka vlečky. Vyskytují se rovněž vlečky, které jsou postaveny na pozemcích SŽDC, nebo součástí kolejiště jsou ve vlastnictví SŽDC. Z tohoto důvodu je nutno uzavřít mezi vlastníkem vlečky a SŽDC smlouvy o pronájmu pozemku nebo o pronájmu součástí dráhy.

Název, Sídlo, IČO, Odpovědná osoba, Tel., Email

- Pokud je vlastník dráhy zároveň provozovatelem dráhy, jsou údaje totožné jako u provozovatele dráhy - viz výše. Pokud má Vlastník uzavřenou mandátní smlouvu s provozovatelem vlečky, odpovědný zástupce není odborně způsobilou osobou dle zákona o dráhách. Bude zde uveden kontakt na fyzickou osobu nebo jeho odpovědného zástupce. U právnických osob bude uveden kontakt na zástupce právnické osoby.
- Telefonní číslo a email na kontaktní osobu není uveden v ÚP ani ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah. Pokud existuje smlouva mezi vlastníkem a SŽDC o pronájmu pozemku nebo součástí dráhy, pak je předmětem této smlouvy. Jinak je třeba údaje aktualizovat na základě průběžné komunikace s provozovatelem dráhy.

TECHNICKÉ ÚDAJE VLEČKY

Technické údaje o vlečce jsou uvedeny v ÚP a jejich obsah nařizuje zákon o dráhách. Je to označení dráhy, její popis, určení začátku a konce dráhy, místo styku vzájemně zaústěných drah a stavební délka dráhy. Je evidentní, že pod pojmem popis dráhy, si každý může představit cokoli. Dochází tedy k situacím, že dráha je popsána velice stručně a v podstatě nemá vypovídací hodnotu o skutečném stavu vlečky. Proto pro interní evidenci vleček jsou tyto údaje nedostatečné a bude zapotřebí je získat od provozovatele dráhy na základě ústní dohody, například při uzavírání smluv o styku zaústěných drah. Jinak pro to není žádná právní vymahatelnost a jediný subjekt, který o ně může žádat provozovatele dráhy, je DrÚ při řízení o udělení ÚP.

Délka vlečky, Maximální sklon, Minimální poloměr, Maximální rychlost – jsou parametry dané především potřebami vlastníka vlečky, který potřebuje dopravovat zboží drážní dopravou. Dále jsou ovlivněny místními podmínkami, legislativou a normami platnými v době výstavby dráhy. Délka dráhy je většinou uvedena v ÚP. Zbylé informace však nikoli.

Přechodnost – tento parametr charakterizuje trať podle schopnosti přenášet napětí vyvolané kolejovými vozidly při jízdě. Napětí na železniční svršek působí ve svislém i příčném směru. Jeho minimální hodnota je určena vyhláškou 177/1995 Sb.. Parametr je zaznamenán v ÚP.

Přejezd na vlečce, Délka rampy, Výška rampy, Příjezdová cesta, Trakce, Místo vzájemné odevzdávky – jsou parametry důležité především pro organizování drážní dopravy na vlečce. Vyskytuje-li se na vlečce přejezd, je důležité znát, jakým způsobem je zabezpečen. Parametry vykládkové, a nakládkové rampy jsou potřebné k výběru vozů pro přepravu. Trakce je důležitá pro výběr hnací jednotky přistavovaného vlaku. Místo vzájemné odevzdávky může sloužit pro dopravce, který nemá licenci pro provozování drážní dopravy na vlečce a musí vozy přistavit na předem určeném místě. Parametry nelze zjistit z žádných dokladů, kterými SŽDC disponuje. Jedinou pomůckou mohou být záznamy z dob, kdy ČSD provozovalo na vlečkách činnost. Ty však již nemusí být aktuální.

Poznámka – do poznámky se doplňují data, která nemají své místo v evidenci a přesto mohou být pro potřeby SŽDC potřebná.

PODROBNÉ ÚDAJE VÝHYBKY

Číslo výhybky, Zaústění do koleje č., Začátek vlečky, Číslo trati (TTP), TÚ číslo, DÚ číslo – tyto identifikační údaje jsou popsány výše.

Vlastník a správce výhybky, vlastník pozemku pod výhybkou, Poznámky – tyto informace slouží k zpřehlednění majetkových poměrů na ŽDC. V minulosti došlo zákonem [4] k rozdělení Českých drah s.p. na státní organizaci SŽDC a akciovou společnost ČD a.s.. ČD vytvářely dceřinné společnosti a SŽDC provádělo organizační změny uvnitř organizace. Postupem času docházelo také mezi ČD a SŽDC k organizačním reformám. Spolu se změnami docházelo k přerozdělování majetku a to mělo za následek dnešní, na některých místech styku nevyjasněný, stav majetkových poměrů. Proto je potřeba tyto parametry evidovat a pomocí pasportizace vyhodnocovat.

Dosažený stupeň MEZE provozních odchylek na výhybce – vychází z ČSN [5] a stanovuje míru opotřebení výhybkové konstrukce. Sběr dat k vyhodnocení tohoto parametru, má na starosti organizační jednotka ST OŘ SŽDC, při pravidelných prohlídkách trati. Stanoveny jsou 3 hodnoty tohoto parametru:

- AL – mez sledování: Je-li tato hodnota překročena, je třeba vzít v úvahu úpravu GPK při plánovaných udržovacích pracích.
- IL – mez zásahu (opravy): Je-li tato hodnota překročena, je potřeba provést udržovací práce tak, aby při následné kontrole GPK nepřekročily provozní odchylky IAL.
- IAL – mez bezodkladného zásahu: Po překročení těchto hodnot musí dojít k bezodkladné opravě GPK.

Druh konstrukce, Použitá soustava svršku, Úhel odbočení, Poloměr oblouku v hl. a vedlejším směru, Typ výhybky, Směr odbočení, Poloha stavěcího zařízení – jsou informace, kterými se zkráceně a jednoznačně popisují konstrukce železničních výhybek a příbuzných konstrukcí. Jejich podrobný popis je v předpise [6].

Stavební délka výhybky, Typ pražců, Rychlosti v hlavním a vedlejším směru – to je výčet parametrů, které vychází z konstrukčního uspořádání výhybek. Považují se za návrhové parametry výhybek, stanovených při projektování geometrického uspořádání koleje. Jsou ovlivněny směrovými a výškovými poměry v místě výstavby. Jejich přehled je v předpise [7].

Svaření výhybky v hlavním, vedlejším směru a umístění dilatačního zařízení – jsou především provozní parametry výhybky, ovlivněné provozovatelem dráhy a finančním zajištěním.

3.1.2. FOTODOKUMENTACE

Fotodokumentace je pořízená na místě zaústění tratí fotoaparátem s nastavením minimálního rozlišení na 300 dpi a minimálních rozměrech 1366x768, aby byla zajištěná dostatečná reprodukovatelnost. Zároveň slouží ke snadné orientaci pro správce dopravní cesty. Fotografie by měly být pořízeny minimálně ze dvou směrů. Ve směru od začátku výhybky k jejímu konci spolu s označením výhybky. A v opačném směru. Dále doporučuji zaznamenat jakékoli významné místo či součást dráhy. Jedna z takovýchto součástí je např. mezník zaústěných drah, který vymezuje hranici mezi dráhami, nebo existence dilatačního zařízení a další. Významným místem je myšleno např. místo přístupu k zaústění drah z veřejně přístupných komunikací, místo vzájemné odevzdávky a další.

Forma uložení všech fotografií je elektronická ve formátu .jpg. Název souboru bude obsahovat přesný popis fotografovaného místa. Tento popis bude zdrojovou informací pro popis fotografie v DBF aplikaci.

3.1.3. MAPOVÉ PODKLADY

Základním minimálním měřítkem pro použité uložené mapy navrhuji měřítko 1:1000. Soubory budou uloženy ve formátu .jpg s rozlišením minimálně 300 dpi. Název souboru musí obsahovat popis typu uložené mapy. Tento popis bude zdrojovou informací pro popis mapy v DBF aplikaci.

Mapy, které budou součástí evidence:

- Jednotná železniční mapa – je vytvořena za účelem podrobného zobrazení objektů a technického zařízení v oblasti ochranného pásma dráhy. Jsou zde zachyceny součásti dráhy jak pod, tak na či nad povrchem zemským.
- Ortofotomapa – je přehledná mapa, která zobrazuje skutečnou podobu území. Je získána pomocí leteckého snímkování. Stává se základní vrstvou GIS. V našem případě však slouží pro snadnou orientaci pracovníkům, kteří se potřebují dopravit na místo zaústění drah.

- Katastrální mapa – je využívána především pro oblastního správce datové základny. Ten má v popisu práce sepisování smluv o pronájmu, či prodeji určitého území, ať na místě styku drah, či přilehlých pozemcích k železniční dopravní cestě. Jedná se o velice rychlou a přehlednou pomůcku, ve které jsou obsaženy identifikace všech nemovitostí v daném katastrálním území.

3.1.4. DOKLADOVÁ ČÁST

SMLOUVA O STYKU VZÁJEMNĚ ZAÚSTĚNÝCH DRAH

Tato smlouva se uzavírá vždy mezi provozovateli dvou zaústěných drah. Její minimální obsah je určen vyhláškou 173/1994 Sb. viz 2.3. Figuruje-li SŽDC na jedné ze smluvních stran, musí se obsah smlouvy řídit interním předpisem SŽDC (ČD) D2, který povinný obsah z vyhlášky 173/1994 Sb. doplňuje o dva odstavce:

- způsob provádění a zabezpečení prací při údržbě, opravě nebo obnově traťového zabezpečovacího zařízení a těch částí zařízení dráhy, které jsou součástí zařízení dráhy jednoho provozovatele dráhy, ale nachází se na dráze druhého provozovatele dráhy;
- umístění a obsluha úsekových odpojovačů, oddělujících trakční vedení jednotlivých provozovatelů drah.

Za organizaci SŽDC smlouvu uzavírá, eviduje a archivuje centrální správce datové základny na GŘ.

SMLOUVA O NÁJMU POZEMKŮ, SOUČÁSTÍ DRÁHY

Na řadě míst zaústění drah dochází ke kolizi vypořádání vlastnických práv k pozemkům a součástí dráhy. Pro SŽDC je nutné mít tento stav řádně a přehledně evidován. Tyto smlouvy má za povinnost uzavírat a evidovat příslušné OŘ.

Navrhuji, aby veškeré náležitosti s pronájmem pozemků, či součástí dráhy, měl pod svojí správou oblastní správce datové základny OŘ. Jeho úkolem bude sledování a vyhledávání míst s kolizí vlastnictví pozemků a součástí dráhy mezi vlastníkem dráhy a SŽDC. Následně provede návrh vypořádání, který projedná s vlastníkem dráhy. Na konkrétní obsah smluv využije služeb právního oddělení příslušného OŘ. K podepisování smluv bude zplnomocněn pouze ředitel OŘ. Povinností oblastního správce datové základny bude rovněž provedení

evidence smluv v listinné i elektronické podobě.

SMLOUVA O DÍLO – DOHLÉDACÍ ČINNOST NA VÝHYBCE ZAÚSTĚNÍ

K uzavření této smlouvy se přistupuje v případě, že je vlečka zaústěna do trati výhybkou, která je v majetku vlastníka vlečky. Z legislativy vzniká povinnost provozovatelům zaústěných drah provádět povinné prohlídky dráhy. SŽDC jakožto provozovatel dráhy celostátní a regionální provádí pravidelné prohlídky spravovaných tratí v častějších intervalech než provozovatel vlečky. Z tohoto důvodu dochází často k uzavření dohody mezi oběma stranami. Předmětem dohody je, že pravidelné prohlídky na výhybce bude provádět SŽDC.

Navrhuji, aby veškeré náležitosti týkající se této smlouvy prováděl oblastní správce datové základny OŘ, jak je stanoveno pro smlouvy o nájmu pozemků, součástí dráhy viz výše.

PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD

Je přílohou Staničního řádu stanice, ve které dochází k zaústění vlečky. Nebo Obsluhovacího řádu, je-li odbočka na širé trati. Jedná-li se o vlečku s jednoduchými poměry, může ředitel OŘ rozhodnout, že nebude vypracován samostatný PPŘ, ale jeho údaje budou zapracovány do SŘ či ObŘ. PPŘ se zpracovává vždy tam, kde má SŽDC sjednanou smlouvu o styku s provozovatelem vlečky. Jeho obsahem jsou povinnosti zaměstnanců, kteří se podílí na organizování a provozování drážní dopravy na styku drah. Vytváří jej technolog řízení provozu příslušného OŘ.

Ke stažení je na stránkách [10]. V horním menu „Přístup na ŽDC - Popis sítě – ZDD - PO Ostrava – PPŘ“.

ÚŘEDNÍ POVOLENÍ

Je dokladem opravňujícím provozovatele dráhy provozovat vlečku, která je předmětem povolení. Rozhodnutí o vydání ÚP vydává DrÚ na základě žádosti provozovatele dráhy. Ten musí doložit především doklad o vlastnictví dráhy nebo existenci smluvního vztahu mezi provozovatelem a vlastníkem dráhy. Dalšími doloženými doklady jsou prokázání technické způsobilosti dráhy a prokázání odborné způsobilosti osoby provozovatele dráhy. DrÚ má právo stanovit podmínky, podle kterých bude zajištěno řádné a bezpečné provozování dráhy.

Dojde-li ke změně údajů nebo doložených dokladů, musí provozovatel vlečky požádat DrÚ o změnu ÚP. DrÚ na základě této žádosti vydá rozhodnutí o změně ÚP, kde patříčné změny

zapracuje. Jako příklad je možno uvést, že dojde-li ke změně vlastníka dráhy, nedochází automaticky ke zrušení ÚP. Dohodne-li se nový vlastník se stávajícím provozovatelem dráhy o společné spolupráci, podepíše novou Mandátní smlouvu. Ta bude doloženým dokladem ke změně ÚP a DrÚ může vydat pouze rozhodnutí o změně ÚP. Což znamená, že nezmění-li se název vlečky, můžou všechny zbylé dokumenty (PPŘ, PŘV, smlouvy) zůstat nezměněny. Proto je mé doporučení pro provozovatele dráhy označovat vlečku neutrálním názvem nezávislým na názvu vlastníka vlečky.

ÚP nebo jeho změny zasílá DrÚ všem zúčastněným stranám, to znamená provozovateli vlečky a provozovateli dráhy, do které je vlečka zaústěna. Příjemcem ÚP za organizaci SŽDC je jeho GŘ, proto navrhuji, aby evidenci a archivaci ÚP prováděl centrální správce datové základny. DrÚ vede pouze interní evidenci ÚP, kterou nikde nezveřejňuje.

LICENCE

Je jedním z dokladů, opravňujících provozovatele drážní dopravy provozovat dopravu na vlečce. Rozhodnutí o vydání licence vydává DrÚ na základě žádosti dopravce. Splní-li dopravce podmínky o vydání licence dle zákona o dráhách a doloží-li potřebné doklady, DrÚ mu licenci vydá. To však ještě neznamená, že může provozovat drážní dopravu na vlečce. Provozovat nákladní drážní dopravu na vlečce může až tehdy, pokud uzavře smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy. Toto ustanovení v zákoně o dráhách existuje z důvodu zachování vlastnických práv vlastníka vlečky ke svému majetku - vlečce. DrÚ má právo stanovit podmínky, podle kterých bude zajištěno řádné a bezpečné provozování drážní dopravy.

Dojde-li ke změně údajů nebo doložených dokladů, musí dopravce požádat DrÚ o změnu licence. DrÚ na základě této žádosti vydá rozhodnutí o změně licence, kde patřičné změny zapracuje.

Licenci nebo její změny zasílá DrÚ všem zúčastněným stranám. Těmito stranami jsou provozovatel vlečky a dopravce. To znamená, že SŽDC z pozice správce trati, do které je vlečka zaústěna, nemá k licenci přístup. Proto, pokud není provozovatelem dráhy, nemůže evidenci licencí provádět. DrÚ vede pouze interní evidenci licencí, kterou nikde nezveřejňuje.

PROVOZNÍ ŘÁD VLEČKY

Je v podstatě vnitřní předpis o provozování dráhy, jak o něm hovoří zákon o dráhách. Tento dokument je nazván podle SŽDC (ČD) D5 a musí být vypracován na každé vlečce, kde je provozovatelem dráhy SŽDC. Jedná-li se o vlečku, kde je provozovatel dráhy jiný subjekt, může se vnitřní předpis o provozování dráhy pojmenovat i jiným způsobem. Musí však být vždy zmíněn ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah. A jeho ustanovení, týkající se provozu na styku drah, musí být součástí PPR.

Tento předpis je uložen u provozovatele dráhy, spravuje-li vlečku cizí subjekt. Je-li provozovatelem vlečky SŽDC, vypracuje tento předpis technolog provozu OŘ a předá jej k evidenci a archivaci oblastnímu správci databázové základny.

3.2. SYSTEMATIZACE PASPORTU

Jelikož se jedná o evidenci výhradně pro potřeby SŽDC, jakožto správce ŽDC, do které jsou vlečky zaústěné, budou veškerou správu provádět dotčené organizační složky SŽDC. Druhá možnost vedení evidence je vedení evidence DrÚ. Logika vychází ze zákona o dráhách. K tomuto je však potřeba změna legislativního rámce. Proto jí popíšu pouze jako doporučení v kapitole 7..

ZÁSADY ŘÍZENÍ PASPORTIZACE

Rozdělení řízení systematizace bylo zvoleno s ohledem na dosavadní výkony ve vztahu k provozovateli dráhy – vlečky.

Struktura řízení:

- Řídící pracovník – SŽDC GŘ
- Správce DBF aplikace – externí firma
- Centrální správce datové základny – SŽDC GŘ
- Oblastní správce datové základny – SŽDC OŘ
- Výkonový pracovník – SŽDC OŘ ST

Řízení a dohled nad vedením pasportizace bude zajišťovat SŽDC OP. Ředitel SŽDC OP stanoví řídícího pracovníka, který bude pověřen dohledem nad řízením pasportizace. Jeho úkolem bude dohlížet na vývoj a provoz aplikace určené k pasportizaci. To obnáší vyhledání optimálního řešení a nalezení odborné organizace, která bude určena správcem databázové aplikace. Bude zodpovědná za výběrové řízení k nalezení správce DBF aplikace, za smluvní zajištění mezi SŽDC a správcem DBF aplikace a taktéž bude zodpovědná za ekonomické a vzniklé právní vztahy mezi SŽDC a správcem DBF aplikace.

Správce DBF aplikace bude zodpovědný za vykonávaný servis pro uživatele a zpracovatele databázové aplikace. Jako tvůrce a garant aplikace bude na požádání provádět odborné zaškolení uživatelů dat DBF aplikace. Zároveň bude přijímat připomínky a poznatky uživatelů databáze a na jejich základě provádět optimalizaci nastaveného systému dle

smluvního ujednání s řídicím pracovníkem. Správce DBF aplikace musí být také vázán mlčenlivostí poskytovat zjištěné informace třetím stranám.

DBF aplikace bude součástí intranetu SŽDC a správce DBF aplikace bude plně zodpovědný za přidělování práv přístupu na tuto aplikaci podle smluvního ujednání s řídicím pracovníkem. Další jeho povinností je komplexní zálohování aktualizovaného systému, aby měl možnost v případě výpadku a ztrátě dat danou aplikaci obnovit s poslední aktualizací.

Centrálním správcem datové základny bude pověřen pracovník SŽDC GR na pokyn řídicího pracovníka. Jeho úkolem bude vedení datové základny pasportizace. Bude poskytovat veškeré podklady k pasportizaci správci DBF aplikace, které získá z výkonu své funkce. Jeho povinností je také vedení evidence Úředních povolení k provozování dráhy – vlečky. Dále má povinnost za organizaci SŽDC sepisovat s provozovatelem dráhy – vlečky zaústěné do sítě spravované SŽDC Smlouvu o styku zaústěných drah a dále ji evidovat. Zároveň je povinen proškolit a spravovat o svých určených aktivitách svého zastupujícího pracovníka, aby v případě neschopnosti centrálního správce datové základny byla možnost aktualizace systému.

Oblastním správcem datové základny bude pracovník místně příslušné organizační jednotky oblastní ředitelství SŽDC. Stanoví jej ředitel příslušného OŘ SŽDC. Povinností oblastního správce bude veškerá správa a evidence smluv o dohlédací činnosti na výhybce zaústění a smluv o pronájmu pozemků či součástí dráhy viz kapitola 3.1.4..

Rovněž bude zpracovávat do evidence PPR vytvořené odborem provozu OŘ. Od výkonného pracovníka ST bude sdružovat získaná data o vlečce a součástech dráhy a fotografie místa styku drah. Také vyhledá a uloží mapy stanovené k pasportizaci ve správném měřítku - viz kapitola 3.1.. Všechny informace takto získané zpracuje do evidované tabulky databáze a spolu s fotografiemi, doklady a mapami odešle centrálnímu správci datové základny. Zároveň je povinen proškolit a spravovat o svých určených aktivitách svého zastupujícího pracovníka, aby v případě neschopnosti oblastního správce datové základny byla možnost aktualizace systému.

Výkonný pracovník se stává vedoucím provozního střediska tratí. Ten má za úkol ve svém spravovaném obvodu provádět na pokyn oblastního správce datové základny, sběr dat o zaústěné výhybce a pořizování fotografií místa styku.

FORMA VEDENÍ EVIDENCE

Evidence bude mít dvě formy:

- LISTINNÁ PODOBA – Veškeré smlouvy a základní dopravní dokumentace musí mít formu originální listinné podoby. Tento originál zajišťuje a zároveň eviduje v listinné podobě příslušná organizační jednotka. Jedná se především o smlouvy a přípojové provozní řády.
- ELEKTRONICKÁ PODOBA – Elektronickou formu vedení pasportizace má na starosti vybraný správce DBF aplikace. Podkladem pro vedení takové evidence jsou zasláná data od centrálního správce datové základny v předem stanoveném formátu.

S ohledem na finanční nenáročnost může být forma vedení parametrů v tabulkovém procesoru. Ten bude datovou základnou parametrů. Mapy, fotografie a doklady budou mít formu .jpg obrázků. Název obrázků bude zároveň podkladem pro popis dokladu.

Stanovené kvality elektronicky uchovaných dokladů jsou dány v kapitole 3.1.. Výstupem pro prohlížení bude správcem DBF aplikace vytvořena aplikace v databázovém programu, např. Oracle, Microsoft Office Access a jiné. Lepší a přehlednější formou výstupu pro pasportizaci je využití programů pracujících s mapovými podklady, datovou základnou a externími soubory. Takovýmto programem je např. MapInfo Professional či ArcGIS.

Výstupem použití takového programu bude spustitelná aplikace z webového prostředí. Formu aplikace jsem navrhl a je popsána v kapitole 3.4.. Možnosti aplikace budou jak vyhledávání, prohlížení, tak tisk námi vybraných dat.

SBĚR A VKLAD DAT

Správce DBF aplikace je vázán smlouvou o dílo, ve které musí být stanoveno, že po obdržení dat ke změně v pasportizaci je povinen provést změnu maximálně do 7 dnů od doby doručení. Jako informaci o datu aktualizace uvede informaci, kdy došlo ke změně dat, kterou obdrží spolu s daty.

Centrálnímu správci datové základny se přikazuje po změně údajů jím spravovaných, nebo obdržení pozměněných dat od oblastního správce datové základny, nejpozději však do 7 dnů, tyto údaje zpracovat a odeslat data správci DBF aplikace spolu s informací data aktualizace.

Oblastnímu správci datové základny se přikazuje po změně údajů jím spravovaných, nebo obdržáním pozměněných dat od výkonného pracovníka, nejpozději do 7 dnů tyto údaje zpracovat a odeslat data centrálnímu správci datové základny spolu s informací data aktualizace.

Výkonnému pracovníku ST se přikazuje po zjištění pozměněných parametrů v evidenci, nejpozději do 7 dnů tyto údaje zpracovat a odeslat data oblastnímu správci datové základny.

TECHNICKÉ ZAJIŠTĚNÍ

Pro vedení pasportu vleček je nezbytné mít funkční technologické vybavení s takovým výkonem, aby nebránilo plynulému provozu a obsluze pasportizace. Minimální hardwarové vybavení je dáno potřebami databázového programu spravujícího celou evidenci a potřebami vkládání informací do evidence. Pracoviště centrálního a oblastního správce datové základny navrhuji mít zajištěno technikou:

- počítač s taktovací frekvencí od 1 GHz
- operační systém Windows XP a vyšší
- paměť RAM – minimální velikost 1 GB
- velikost místa na HDD disku – minimálně 10 GB
- barevný monitor o minimální úhlopříčce 19“
- připojení na interní síť SŽDC
- barevný skener – minimální rozlišení 400x400 dpi
- barevná tiskárna – minimální formát tisku A3

Pracovní pomůckou pro výkonného pracovníka je digitální fotoaparát s minimálním rozlišením 2048x1536. Počítačové vybavení musí umožňovat odeslání fotografií oblastnímu správci evidence elektronickou formou.

MOŽNOSTI PROHLÍŽENÍ EVIDENCE DLE VYHLEDÁVÁNÍ

- **VYHLEDÁVÁNÍ PODLE PARAMETRŮ** – Je vhodné, když si potřebujeme zjistit např. soupis vleček, jak jsou zaústěny do tratí ve správě zjišťovaného OŘ, či v lokalitě dané oblasti. Může vzniknout potřeba vyhledávání podle parametru, který mi je znám. A zároveň může hrát roli i styl práce uživatele, který provádí vyhledávání. Může mít zaběhlé způsoby vyhledávání podle parametrů. Proto jsem zvolil vyhledávání i pomocí parametrů.

Pro vyhledávání jsem zvolil parametry: Číslo vlečky, TÚ číslo, DÚ číslo, Oblastní ředitelství, Provozní obvod, Číslo ÚP, Místo zaústění, Začátek vlečky, Okres, Obec.

- **VYHLEDÁVÁNÍ PODLE INTERAKTIVNÍ MAPY** – Bude probíhat vyhledáním v přehledné mapě. Po přiblížení k místu zaústění se vyobrazí na mapě znak zaústění vlečky. Na znak klikneme a zobrazí se okno se základními údaji o vlečce. Toto je výchozí pozice k dalším informacím o vlečce, výhybce, fotografiích, mapách, dokladech.

Protože je možné předpokládat rozšíření pasportizace na všechny OŘ organizace SŽDC, navrhl jsem systematizaci jako komplexní pro celou SŽDC. Bude-li pasportizace dočasně prováděná pouze na území MSK, dojde k přerozdělení funkcí:

- Řídícím pracovníkem, bude ředitel OŘ Ostrava.
- Centrálního správce datové základny nahradí oblastní správce datové základny. Jeho úkolem bude vedení datové základny pasportizace a její poskytování správci DBF aplikace. To navíc od stanovené systematizace obnáší vyžádat si od GŘ veškeré ÚP a smlouvy o styku zaústěných drah pro vlečky na území spravovaném OŘ Ostrava. GŘ SŽDC jako doposud bude uzavírat smlouvy o styku zaústěných drah a přijímat rozhodnutí o ÚP od DrÚ.

3.3. STÁVAJÍCÍ IS V SÍTI SŽDC

V současné době existuje poměrně velké množství webových aplikací. Vznikají za účelem popisu, evidence určitých předem zvolených parametrů. Dalším typem webových aplikací jsou aplikace, které tyto samostatné webové aplikace sdružují a vytvářejí nám tím lepší přehled a orientaci mezi nimi.

Jejich limitem však je, že většina z nich je dostupná pouze z interní sítě SŽDC a ČD zvané Intranet. Zaměstnanecké pracoviště jsou standardně napojeny na interní síť v rámci připojení k síti. Pokud se zaměstnanec přihlašuje z místa, kde není možno připojení k interní síti, má možnost spojit se s interní sítí pomocí rozhraní zvané VPN Client. Je to jakási forma virtuálního modemu, který je nainstalován v počítači. Po spuštění a zadání uživatelského jména a hesla nás připojí do interní sítě. Toto je první stupeň přístupu. V této fázi připojení existují webové aplikace, které jsou již funkční, a můžeme využívat jejich obsah.

Dále existuje druhý stupeň přístupu. Na něj mají automaticky nárok opět jen zaměstnanci SŽDC a ČD. Musí si o přihlašovací jméno a heslo zažádat na základě svého osobního čísla SAP systému. Pro externí subjekty je možný přístup za předpokladu, že se dohodne, většinou smluvně, s nějakou organizační jednotkou SŽDC či ČD. Ta zažádá o přiřazení přihlašovacích jmen a hesel pro konkrétní osoby. Je tedy garantem externího uživatele a zodpovídá za něj. Správu všech uživatelů zajišťuje server [8].

Třetím stupněm přístupu je přiřazení rolí pro vybrané aplikace. To znamená, že zaměstnanec nebo externí uživatel musí ještě zažádat správce dané aplikace o zpřístupnění jeho spravované webové aplikace. Pokud se nám ji rozhodne zpřístupnit, přiřadí nám roli této aplikace na Logserveru. Díky tomuto budeme již schopni se do námi požadované aplikace přihlásit. Provádíme to vždy přihlašovacím jménem a heslem přiřazeným Logserverem.

Vzhledem k tomu, že mezi ČD a SŽDC dochází neustále k přeskupování organizačních jednotek a zaměstnanců, vznikaly weby rovněž v tomto duchu. Proto mají nyní zaměstnanci přístup ke společnému intranetu i aplikacím, které vznikly pod hlavičkou té, či oné organizace. Zde uvádím přehled části webových aplikací obou organizací:

MISYS – [12]

- Jedná se o mapový server, jehož provozovatelem je Správa železniční geodézie (SŽG), organizační jednotky SŽDC. Vývoj webové aplikace zajišťuje firma Gisoft v.o.s. a tvůrce webové aplikace MISYS-WEB je Gepro spol.s r.o..
- Základem webu je možnost zobrazení map. Základním mapovým podkladem na železnici je jednotná železniční mapa (JŽM). Jedná se o mapu složenou ze 4492 mapových listů. Dalším obsahem webu jsou vrstvy katastrálních map, ortofotomap. Zároveň SŽG vytváří svými prostředky další vrstvy s digitálními informacemi o prostorové poloze koleje, bodovém poli, obvodu dráhy a dalších.

Mapový portál – [13]

- Jedná se o informační server s mapovým podkladem, jehož provozovatelem je SŽDC spolu s ČD. Vývoj webové aplikace zajišťuje firma ČD – Telematika a.s.. Prostředí webu je vytvořeno v programu MapInfo, které umožňuje spojení map s databázovými informacemi.
- Základem webu je digitální přehledová mapa s vyobrazenou osou všech tratí ČR. K základní mapě lze zobrazovat formou vrstev další prvky na trati. Jsou to prvky TUDU, tunely, stanice, mosty, přejezdy nad právě zobrazovaným územím. Odkazy na podrobné informace získáme přiblížením na objekt a jeho poklikáním. Zobrazí se nám odkazy na informace o objektu nacházející se na různých webových aplikacích spravujících danou evidenci. Většina z nich pochází z webových aplikací provozovaných ČDT-IS.

Portál PROVOZOVÁNÍ DRÁHY - [10]

- Jedná se o informační server, jehož provozovatelem je SŽDC. Vývoj webové aplikace zajišťuje firma OLTIS Group a.s..
- Webový portál slouží pro přístup k informacím zaměstnanců i zákazníků SŽDC pro podporu provozování dráhy. Jako jeden z mála prováděných webových aplikací tento web nevyžaduje připojení k interní síti. K přihlášení do systému je vyžadováno pouze přihlašovací jméno a heslo z již zmiňovaného Logserveru.

ISPD – [11]

- Jedná se o informační systém provozuschopnosti dráhy, jehož provozovatelem je SŽDC. Vývoj webové aplikace zajišťuje firma FRAM System s.r.o..
- Základem webu je elektronická archivace provozní dokumentace a k ní přidružená dokumentace z investičních akcí. Aplikace tak umožňuje prohlédávání, prohlížení a stahování této digitální dokumentace. Informace jsou členěny podle lokality trati. Postupně se k této aplikaci přidávají další rozšiřující aplikace. Jedna z nich je velice důležitá, a to aplikace map. Po aktivaci této aplikace máme možnost výběru více mapových vrstev, např. Google, katastr nemovitostí či TUDU. Zároveň máme možnost aktivovat různé pasporty z jiných informačních systémů. A nejdůležitější je, že existuje propojení mezi těmito pasporty a mapovými podklady.

ČDT - IS – [14]

- Jedná se o portál služeb ČDT a slouží jako informační systém provozuschopnosti dráhy, jehož provozovatelem je ČD – Telematika a.s.
- Základem webu je sdružit informace pro potřeby ČD Telematika. Na webu jsou umístěny odkazy na webové aplikace informačních systémů evidencí mostů, tunelů, propustků, přejezdů a dalších.

Aplikace dosud popsané jsou aplikacemi vesměs sdružujícími informace z různých informačních systémů provozovaných jednotlivými organizačními jednotkami, jako je SŽDC nebo ČD. Podrobnější členění aplikací a informačních systémů příkládám v příloze č. 8.2.. Jejím obsahem je název informačního systému, jeho popis a kdo je jejím provozovatelem.

3.4. MOŽNOST PASPORTIZACE VE STÁVAJÍCÍM IS SÍTĚ SŽDC

Po prostudování všech informačních systémů, které existují na interní síti a byly popsány výše, jsem vybral systém ISPD. Jako jediný v sobě obsahuje uživatelsky přátelské prostředí, zahrnující interaktivní mapu a na ní navazující informace. Tyto informace bych rozšířil o vrstvu pasportizace vleček.

Jediný problém je ve zveřejnění informací o dopravci a vlečce. ISPD totiž neumožňuje přihlášení a užívání stránek široké veřejnosti. Tudíž je potřeba k efektivnímu užívání takto nastavené pasportizace vytvoření železničního GIS.

Jak již bylo v systematizaci popsáno, vyhledávání vleček bude probíhat dvěma způsoby.



První vyhledávání provádíme zadáním informací do systému, o kterých víme, že je vlečka obsahuje. Pro vyhledávání podle parametrů spustíme okno VYHLEDÁVÁNÍ.

OKNO VYHLEDÁVÁNÍ

[illegible]

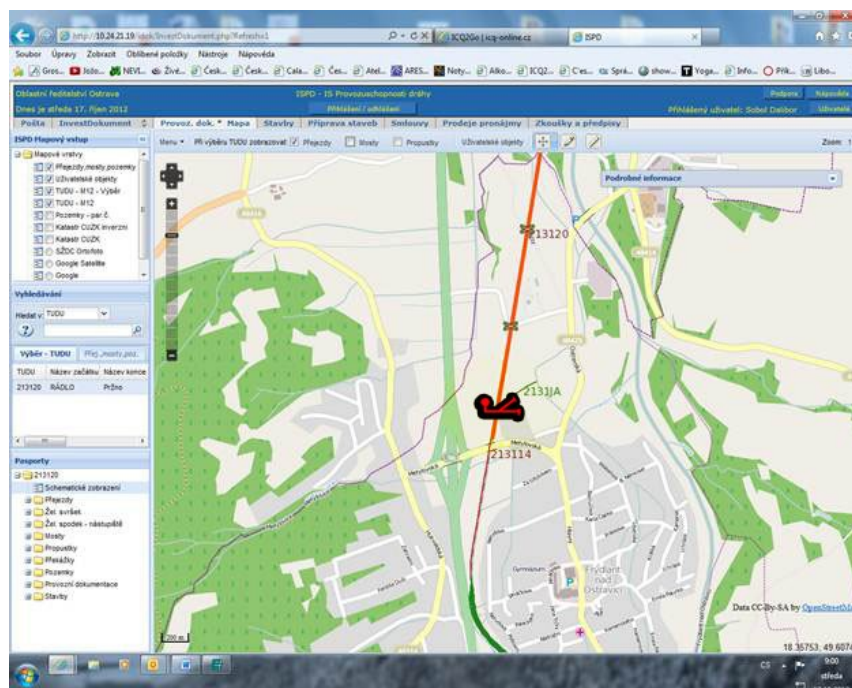
Obrázek 2 – Okno VYHLEDÁVÁNÍ vleček

Je složeno ze dvou částí. Horní část obsahuje popis parametrů, podle kterých je vyhledávání možné viz kapitola 3.2.. Vedle nich jsou interaktivní řádky, které jsou ovládány na jejich


koncích ikonou . Po jejím namáčknutí se objeví soupis všech zaznamenaných hodnot daného parametru. Výběr provedu kliknutím na danou hodnotu. V tom okamžiku dojde k selekci údajů z evidence. Dalším namáčknutím na ikonu jiného interaktivního řádku, se mi zobrazí opět soupis všech zaznamenaných hodnot daného parametru. Soupis již bude selektován dle předešlého výběru. Takovéto řetězení vyhledávání můžeme provést zároveň pro všechny parametry v interaktivních řádcích. Pokud si již nepřejeme dále výběr zužovat, potvrdíme požadavek vyhledání tlačítkem .

Ve spodní části okna vyhledávání se v tabulce vypíší všechny vlečky, které vyhovují zadaným parametrům. Zde je nutné provést poslední výběr vlečky, kterou hledáme, a to kliknutím na číslo TUDU konkrétní vlečky. Tímto vyvoláme okno se základními údaji vlečky, viz Obrázek 4.

OKNO APLIKACE ISPD



Obrázek 3 – Náhled prostředí aplikace ISPD

Pro duhou možnost vyhledání si zapneme vrstvu map. Vyhledávání provádíme pomocí zobrazené mapy, přibližovacím způsobem na místo zájmu, jak je zvykem na internetových mapách. Po dostatečném přiblížení místa styku drah se objeví ikona vlečky . Po kliknutí na ni, vyvoláme okno se základními údaji o vlečce viz Obrázek 4

OKNO ZÁKLADNÍ ÚDAJE VLEČKY

Obrázek 4 – Okno se základními údaji vlečky

Okno je možné zavřít standardní zavírací windows ikonou, která se nachází vpravo nahoře okna. Ve spodní části okna je celkem 5 dalších ikon, po jejichž kliknutí se otevře okno s dalšími informacemi.

POPIS IKON

Tabulka 2 – Ikony pro otevření samostatných oken s informacemi a tisk

Ikona INFO	Ikona VÝH.	Ikona FOTO	Ikona MAPY	Ikona DOK	Ikona TISK

IKONA TISK

Vyskytuje se v každém okně vpravo nahoře. Slouží k vytištění potřebných informací z pasportu. Výběr tištěných informací provedeme označením čtverce ☐, nacházejícího se u požadované informace. V pravém horním rohu nad ikonou TISK se nachází obdélník , ve kterém je zobrazen poslední datum aktualizace. Ikona TISK ani údaj o aktualizaci se nenachází na okně se základními údaji vlečky.

IKONA INFO

Po namáčknutí ikony INFO se automaticky otevře okno s podrobným popisem vleček, které jsou popsány v 3.1.

Okno je rozděleno do čtyř hlavních částí. Horní část jsou identifikační údaje. Uprostřed jsou informace o vlastníku vlečky a o provozovateli vlečky. V dolní části jsou technické údaje o vlečce.

PASPORT VLEČEK

Podrobné údaje VLEČKY

Aktualizace:

☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název vlečky: Číslo vlečky:

Název trati (TTP): Číslo trati (TTP):

Začátek vlečky: Začátek vlečky (GPS):

TÚ název začátku: TÚ číslo:

TÚ název konce: DÚ číslo:

DÚ název: Zaústění do koleje číslo:

Místo zaústění: Provozní obvod:

Oblastní ředitelství: Obec:

Okres:

☐ PROVOZOVATEL VLEČKY

Číslo ÚP:

Název:

Sídlo:

IČO:

Odpovědná osoba:

Tel.:

Email:

☐ VLASTNÍK VLEČKY

Název:

Sídlo:

IČO:

Odpovědná osoba:

Tel.:

Email:

☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

Odbočná výhybka: Přejezd na vlečce: Km Poznámky:

Délka vlečky: m Délka rampy (m): m

Maximální sklon: ‰ Výška rampy: mm

Minimální poloměr: m Příjezdová cesta:

Maximální rychlost: Km/h Trakce:

Přechodnost: t Místo pro vzájemnou odevzdávku:

Obrázek 5 – Okno s podrobnými údaji vlečky

IKONA VÝH.

Po namáčknutí ikony VÝH. se automaticky otevře okno s podrobným popisem výhybky, které jsou popsány viz 3.1.

Okno je rozděleno do dvou hlavních částí. Horní část jsou základní údaje o výhybce. V dolní části jsou technické údaje o výhybce.

PASPORT VLEČEK

Údaje o VÝHYBCE

Aktualizace:

☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Číslo výhybky: Vlastník výhybky:
 Zaústění do koleje č.: Správce výhybky:
 Začátek vlečky: Km Vlastník pozemku pod výh.:
 Číslo trati (TTP): Poznámky:
 TÚ číslo:
 DÚ číslo:

☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

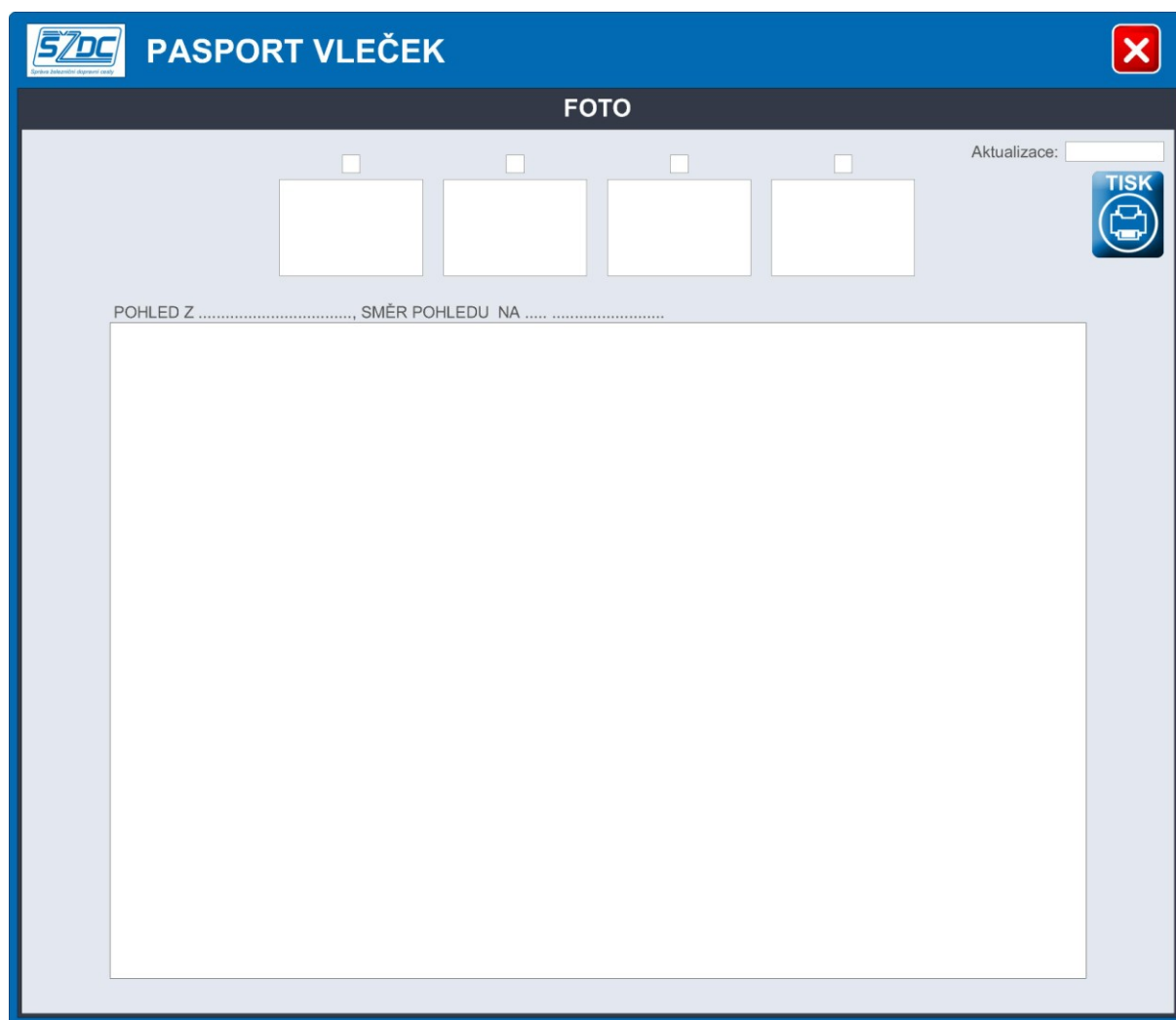
Dosažený stupeň MEZE prov. odchylek na výh.: Stavební délka výhybky: m
 Druh konstrukce: Typ pražců:
 Použitá soustava svršku: Svaření výhybky v hlavním směru:
 Úhel odbočení: Svaření výhybky ve vedl. směru:
 Poloměr oblouku v hl. směru: Dilatační zařízení před výhybkou:
 Poloměr oblouku ve vedl. směru: Dilatační zařízení za výhybkou:
 Typ výhybky: Rychlost v hlavním směru:
 Směr odbočení: Rychlost ve vedlejším směru:
 Poloha stavěcího zařízení:

TISK

Obrázek 6 – Okno s údaji o výhybce

IKONA FOTO

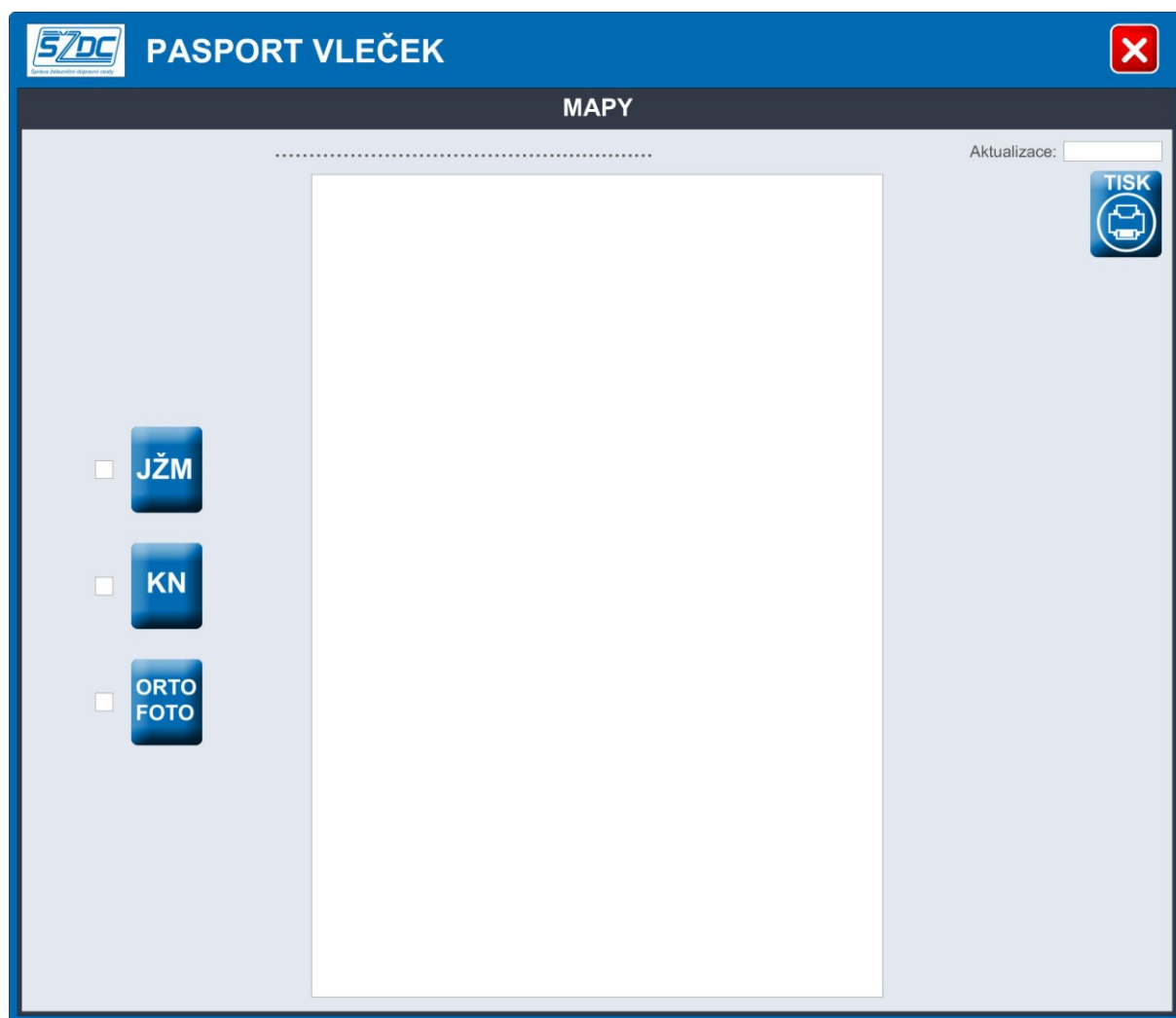
Po namáčknutí ikony FOTO se automaticky otevře okno s fotografiemi místa styku vlečkové výhybky s tratí SŽDC. Je vhodné zachytit na fotografii místo styku spolu s charakteristickými prvky, jako jsou kilometrovníky, trakční stožáry, mosty apod., aby se uživatel aplikace, když dorazí na místo, dobře orientoval. Fotografií doporučuji vytvořit víc a to z různých úhlů pohledu. Jejich prohlížení se provádí kliknutím na ikony zmenšení fotografií, které jsou umístěny v horní části okna. Nad každou fotografií je nezbytný její popis. Popis se má především týkat pohledu, ze kterého je fotografie vytvořena.



Obrázek 7 - Okno s fotografiemi

IKONA MAPY

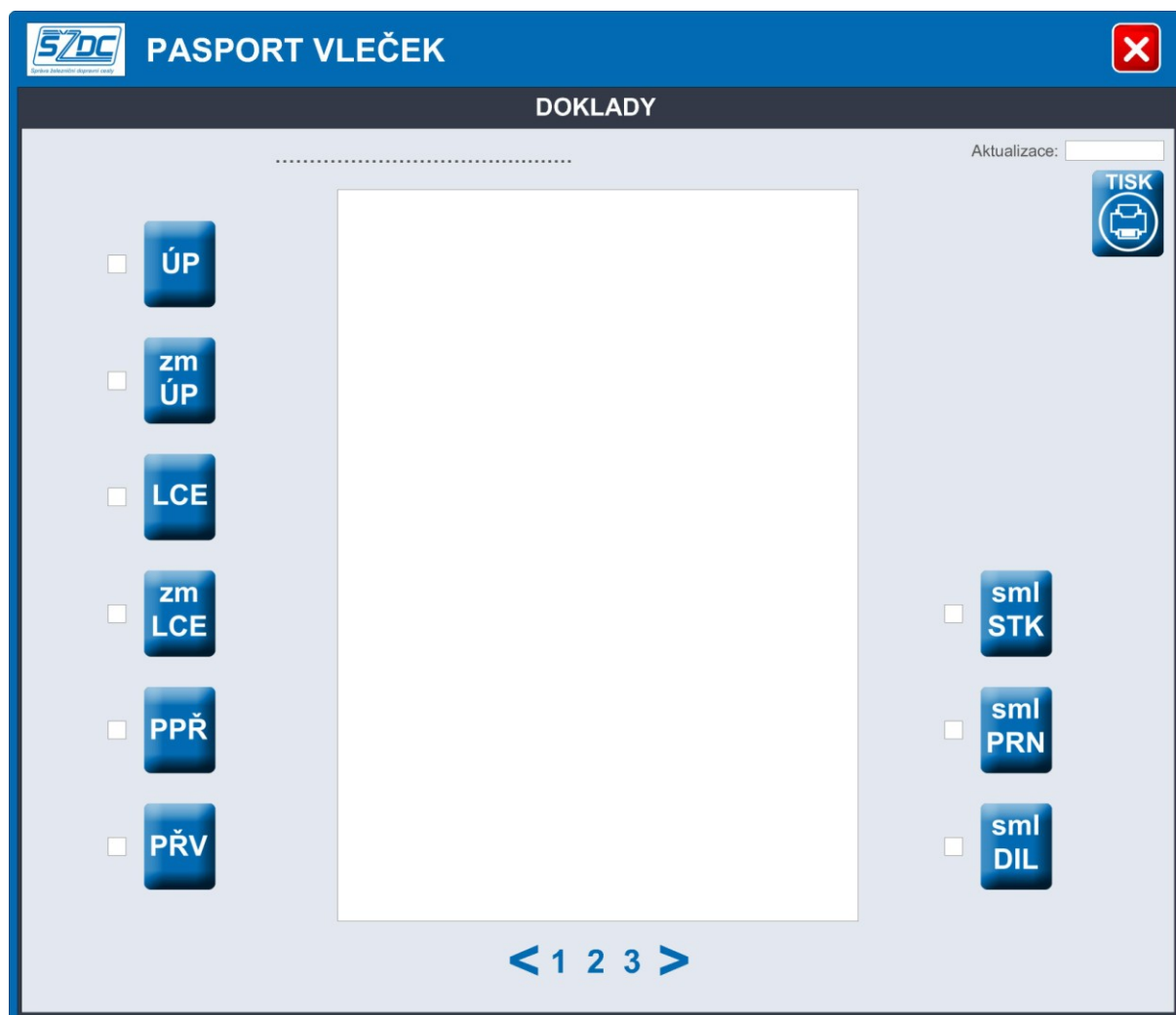
Po namáčknutí ikony MAPY se automaticky otevře okno s mapami, které zachycují místo styku vlečky s tratí SŽDC. Obsaženy by měly být různé typy map. Pro přehlednou orientaci navrhuji umístit ortofoto mapu (ORTOFOTO). Pro přehled pozemků je vhodné evidenci opatřit katastrální mapou (KN). Další mapou je jednotná železniční mapa (JŽM), která nám naznačuje vedení dráhy. Jejich listování se provádí kliknutím na ikony s popisem zkratek. Ty jsou umístěny v levé části okna. Nad každou mapou je nezbytný její popis. Popis se má především týkat druhu použitých map.



Obrázek 8 – Okno s mapami

IKONA DOK

Po namáčknutí ikony DOK se automaticky otevře okno se všemi platnými doklady k dané vlečce. Dokladů bude existovat více viz kapitola 3.1.4. Jejich listování se provádí kliknutím na ikony s popisem zkratek. Ty jsou umístěny v levé a pravé části okna. Nad každým dokladem je nezbytný jeho popis. Popis se má především týkat druhu dokladu, ke kterému byl vydán. Listování ve více stránkových dokumentech se provádí kliknutím na šipky, nebo čísla stránek, umístěných pod dokumentem.



Obrázek 9 – Okno s doklady

4. PŘÍKLADY POUŽITÍ

4.1. Vlečka SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. – Frýdlant nad Ostravicí

Tato vlečka se stýká s celostátní dráhou na širé trati v úseku mezi ŽST Frýdlant nad Ostravicí a ŽST Pržno. Jedná se o vlečku, která spojuje celostátní dráhu s jinou vlečkou – Kovintrade a.s.. Ze zákona [1] nevyplývá pro SŽDC povinnost, být v právním vztahu s touto vlečkou. Proto není nutné její parametry evidovat. Všechny potřebné informace o vlečce Slezskomoravské dráhy a.s. jsou na Obrázku 10, 11. Zbylé informace příkládám přílohou 8.3.:

PASPORT VLEČEK

Podrobné údaje VLEČKY

Aktualizace: 14.11.2012

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název vlečky: Slezskomoravská dráha a.s. - Frýdlant nad Ostravicí
 Číslo vlečky: 12065
 Název trati (TTP): Ostrava hl.n., uhelné nádr. - Valašské Meziříčí
 Číslo trati (TTP): 302 A
 Začátek vlečky: 102,203 Km
 Začátek vlečky (GPS): SŠ: 49° 32' 39.28190" N"
 TÚ název začátku: Valašské Meziříčí (mimo) VD: 18° 09' 55.65894" E"
 TÚ název konce: Frýdek - Místek (mimo)
 TÚ číslo: 2131
 DÚ název: odb. vl. Rádlo
 DÚ číslo: J1
 Místo zaústění: ŠT Frýdlant nad Ostravicí - Pržno
 Zaústění do koleje číslo: 1
 Oblastní ředitelství: Ostrava
 Provozní obvod: Český Těšín
 Okres: Frýdek Místek
 Obec: Frýdlant nad Ostravicí - Pržno

PROVOZOVATEL VLEČKY

Číslo ÚP: ÚP/2001/3018
 Název: Slezskomoravská dráha, a.s.
 Sídlo: Michálkovic 86, Ostrava-Slezská Ostrava, 710 00
 IČO: 476 76 965
 Odpovědná osoba: Petr Majola
 Tel.: +420605229304, +420605729304
 Email: smd@smd.cz

VLASTNÍK VLEČKY


Název: Slezskomoravská dráha, a.s.
 Sídlo: Michálkovic 86, Ostrava-Slezská Ostrava, 710 00
 IČO: 476 76 965
 Odpovědná osoba: Petr Majola
 Tel.: +420605229304, +420605729304
 Email: smd@smd.cz

TECHNICKÉ ÚDAJE


Odbočná výhybka: R1
 Délka vlečky: 72 m
 Maximální sklon: 10 ‰
 Minimální poloměr: 175 m
 Maximální rychlost: 40 Km/h
 Přechnost: 18 t
 Přejezd na vlečce: - Km
 Délka rampy (m): - m
 Výška rampy: - mm
 Přijezdová cesta: -
 Trakce: ne
 Místo pro vzájemnou odevzdávku: kolej č. 6, žst Frýdlant nad Ostravicí

Poznámky: Vlečka se dále stýká s dráhou - vlečkou "KOVINTRADE PRAHA, spol.s r.o.- Frýdlant nad Ostravicí", která je zaústěná do kol.č.1 vlečky SMD v km 0,072.

Obrázek 10 – Podrobné údaje o vlečce SMD – Frýdlant nad Ostravicí



PASPORT VLEČEK




Údaje o VÝHYBCE

Aktualizace: 14.11.2012

☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Číslo výhybky:	<input type="text" value="R1"/>	Vlastník výhybky:	<input type="text" value="Slezskomoravská dráha, a.s."/>
Zaústění do koleje č.:	<input type="text" value="1"/>	Správce výhybky:	<input type="text" value="Slezskomoravská dráha, a.s."/>
Začátek vlečky:	<input type="text" value="102,203"/> Km	Vlastník pozemku pod výh.:	<input type="text" value="Správa železniční dopravní cesty, s.o."/>
Číslo trati (TTP):	<input type="text" value="302 A"/>	Poznámky:	<div style="border: 1px solid #ccc; height: 40px;"></div>
TÚ číslo:	<input type="text" value="2131"/>		
DÚ číslo:	<input type="text" value="J1"/>		

TISK



☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

Dosažený stupeň MEZE prov. odchylek na výh.:	<input type="text" value="-"/>	Stavební délka výhybky:	<input type="text" value="33,231"/> m
Druh konstrukce:	<input type="text" value="J"/>	Typ pražců:	<input type="text" value="dřevěné"/>
Použitá soustava svršku:	<input type="text" value="S49"/>	Svaření výhybky v hlavním směru:	<input type="text" value="ANO"/>
Úhel odbočení:	<input type="text" value="1:9"/>	Svaření výhybky ve vedl. směru:	<input type="text" value="NE"/>
Poloměr oblouku v hl. směru:	<input type="text" value="-"/>	Dilatační zařízení před výhybkou:	<input type="text" value="ANO"/>
Poloměr oblouku ve vedl. směru:	<input type="text" value="300"/>	Dilatační zařízení za výhybkou:	<input type="text" value="ANO"/>
Typ výhybky:	<input type="text" value="-"/>	Rychlost v hlavním směru:	<input type="text" value="90"/>
Směr odbočení:	<input type="text" value="P"/>	Rychlost ve vedlejším směru:	<input type="text" value="50"/>
Poloha stavěcího zařízení:	<input type="text" value="p"/>		

Obrázek 11 – Údaje o výhybce vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí

4.2. Vlečka NEHLSSEN Třinec, s r.o.

Tato vlečka je zaústěna do železniční stanice Třinec. Její podrobné údaje jsou na Obrázku 12, 13. Další zjištěné informace jsou v příloze 8.4.:

PASPORT VLEČEK

Podrobné údaje VLEČKY

Aktualizace: 14.11.2012

☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název vlečky:	Nehlsen Třinec, s r.o.	Číslo vlečky:	12035
Název trati (TTP):	(Čadca ŽSR)-St.hr. CZ/PL-Petrovice u K. -Dětmar.	Číslo trati (TTP):	301 A
Začátek vlečky:	310,838 Km	Začátek vlečky (GPS):	SŠ: 49° 40' 49.185" N"
TÚ název začátku:	Valašské Meziříčí (mimo)		VD: 18° 40' 14.059" E"
TÚ název konce:	Frýdek - Místek (mimo)	TÚ číslo:	2501
DÚ název:	odb. vl. Rádlo	DÚ číslo:	IF
Místo zaústění:	ŽST Třinec	Zaústění do koleje číslo:	3
Oblastní ředitelství:	Ostrava	Provozní obvod:	Český Těšín
Okres:	Frýdek Místek	Obec:	Třinec

☐ PROVOZOVATEL VLEČKY

Číslo ÚP:	ÚP/1998/2562
Název:	Slezskomoravská dráha, a.s.
Sídlo:	Michálkovic 86, Ostrava-Slezská Ostrava, 710 00
IČO:	476 76 965
Odpovědná osoba:	Petr Majola
Tel.:	+420605229304, +420605729304
Email:	smd@smd.cz

☐ VLASTNÍK VLEČKY

Název:	Nehlsen Třinec, s r.o.
Sídlo:	Jablunkovská 392, Třinec - Staré město, 739 61
IČO:	253 55 996
Odpovědná osoba:	Ing. Tomáš Sabovčík
Tel.:	+420558334772
Email:	nehlsen.trinec@nehlsen.cz

☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

Odbočná výhybka:	US3	Přejezd na vlečce:	-	Km	Poznámky: Vlečka končí zaráždlem koleje č. 1 v km 0,214 a zaráždlem koleje č. 1a v km 0,077.	
Délka vlečky:	291	m	Délka rampy (m):	55		m
Maximální sklon:	12	‰	Výška rampy:	1100		mm
Minimální poloměr:	180	m	Přijezdová cesta:	zpevněná		
Maximální rychlost:	40	Km/h	Trakce:	ne		
Přechodnost:	20	t	Místo pro vzájemnou odevzdávku:	kolej číslo 3v, žst Třinec		

Obrázek 12 – Podrobné údaje o vlečce Nehlsen Třinec

PASPORT VLEČEK

Údaje o VÝHYBCE

Aktualizace: 14.11.2012

☐ **IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Číslo výhybky:

Zaústění do koleje č.:

Začátek vlečky: Km

Číslo trati (TTP):

TÚ číslo:

DÚ číslo:

Vlastník výhybky:

Správce výhybky:

Vlastník pozemku pod výh.:

Poznámky:

☐ **TECHNICKÉ ÚDAJE**

Dosažený stupeň MEZE prov. odchylek na výh.:

Druh konstrukce:

Použitá soustava svršku:

Úhel odbočení:

Poloměr oblouku v hl. směru:

Poloměr oblouku ve vedl. směru:

Typ výhybky:

Směr odbočení:

Poloha stavěcího zařízení:

Stavební délka výhybky: m

Typ pražců:

Svaření výhybky v hlavním směru:

Svaření výhybky ve vedl. směru:

Dilatační zařízení před výhybkou:

Dilatační zařízení za výhybkou:

Rychlost v hlavním směru:



Rychlost ve vedlejším směru:

TISK

Obrázek 13 – Údaje o výhybce vlečky Nehlsen Třinec

4.3. Vlečka RSM Olomouc – Areál HUŽ

Tato vlečka je zaústěna do železniční stanice Skrochovice. Jedná se o vlečku, která spojuje celostátní dráhu s jinou vlečkou – SVOR Skrochovice. Je to obdobný případ jako u vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí, kde nevzniká nutnost evidovat údaje o navazující vlečce. Informace o vlečce RSM Olomouc – Areál HUŽ jsou na Obrázku 14, 15. Další informace jsou v příloze 8.5.:


PASPORT VLEČEK


Podrobné údaje VLEČKY
Aktualizace: 14.11.2012


☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název vlečky:	RSM Olomouc - Areál HUŽ	Číslo vlečky:	11040
Název trati (TTP):	Opava východ - Krnov - Olomouc hl. n.	Číslo trati (TTP):	310 A
Začátek vlečky:	99,779 Km	Začátek vlečky (GPS):	SŠ: 50° 1' 11.585" N" VD: 17° 46' 32.659" E"
TÚ název začátku:	Krnov (včetně)	TÚ číslo:	2252
TÚ název konce:	Opava východ (mimo)	DÚ číslo:	DA
DÚ název:	vl. HUŽ Skrochovice	Zaústění do koleje číslo:	3
Místo zaústění:	ŽST Skrochovice	Provozní obvod:	Ostrava
Oblastní ředitelství:	Ostrava	Obec:	Skrochovice
Okres:	Opava		

☐ PROVOZOVATEL VLEČKY

Číslo ÚP:	ÚP/2000/2985
Název:	České dráhy, a.s.
Sídlo:	Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15
IČO:	709 94 226
Odpovědná osoba:	Ing. Miroslav Jasenčák
Tel.:	+420972765042
Email:	Povysilova@gr.cd.cz


☐ VLASTNÍK VLEČKY

Název:	České dráhy, a.s.
Sídlo:	Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, 110 15
IČO:	709 94 226
Odpovědná osoba:	Ing. Miroslav Jasenčák
Tel.:	+420972765042
Email:	Povysilova@gr.cd.cz

☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

Odbočná výhybka:	6	Přejezd na vlečce:	0,105 Km	Poznámky: Vlečka se dále stýká s dráhou - vlečkou "SVOR Skrochovice", která je zaústěná do kol.č.1 vlečky RSM Olomouc - areál HUŽ v km 0,075, výhybkou č. A1. vlečková kolej č. 1 od námezničku výh. A1 po zarážedlo
Délka vlečky:	425 m	Délka rampy (m):	- m	
Maximální sklon:	10,7 ‰	Výška rampy:	- mm	
Minimální poloměr:	175 m	Přijezdová cesta:	zpevněná	
Maximální rychlost:	30 Km/h	Trakce:	ne	
Přechodnost:	22,5 t	Místo pro vzájemnou odevzdávku:		

Obrázek 14 – Podrobné údaje o vlečce RSM – Areál HUŽ



PASPORT VLEČEK

X

Údaje o VÝHYBCE

Aktualizace: 14.11.2012

☐ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Číslo výhybky:

Zaústění do koleje č.:

Začátek vlečky: Km

Číslo trati (TTP):

TÚ číslo:

DÚ číslo:

Vlastník výhybky:

Správce výhybky:

Vlastník pozemku pod výh.:

Poznámky:

☐ TECHNICKÉ ÚDAJE

Dosažený stupeň MEZE prov. odchylek na výh.:

Druh konstrukce:

Použitá soustava svršku:

Úhel odbočení:

Poloměr oblouku v hl. směru:

Poloměr oblouku ve vedl. směru:

Typ výhybky:

Směr odbočení:

Poloha stavěcího zařízení:

Stavební délka výhybky: m

Typ pražců:

Svaření výhybky v hlavním směru:

Svaření výhybky ve vedl. směru:


Dilatační zařízení před výhybkou:

Dilatační zařízení za výhybkou:

Rychlost v hlavním směru:

Rychlost ve vedlejším směru:

TISK



Obrázek 15 – Údaje o výhybce vlečky RSM – Areál HUŽ

5. APLIKACE DO GIS

Geografický Informační Systém je v podstatě spojení nějakého grafického výstupu s informacemi, které tento grafický výstup popisují. Grafický výstup je zobrazení popisovaného prvku, který může reprezentovat například vyobrazení osy koleje, vedení kabelu, apod. Takto popisované prvky jsou sdruženy do vrstvy. Na tyto prvky jsou dále navázány další informace ve formě databází, mající informace o objektech nacházejících se na určité části prvku. Dále je možno k prvkům navázat doplňující informace, jako jsou fotografie, či skenované dokumenty. V rámci celého systému lze vrstvy různě prolínat jejich zobrazením.

Takto popsáný informační systém ve správě SŽDC ani ČD neexistuje. Některé informační systémy, které zde byly zmíněny, mají sice mapové vrstvy, a jsou dokonce i propojeny s některými prvky. Neexistuje však žádný ucelený systém, který by informace sdružil, a dalo by se hovořit o železničním GIS. Protože však určité náznaky takového systému jsou tady vidět, např. u ISPD, je možné se domnívat, že vytvoření železničního GIS není nereálná vize.

Zároveň tomu přispívá snad už brzy dokonaná transformace české železnice. Ta, dle mého názoru, způsobovala největší potíže při vytváření železničního GIS. Nebyl totiž vhodně rozdělen provoz železniční dopravy od provozu ŽDC mezi ČD a.s. a SŽDC. Doufáme tedy, že připojením RCP pod organizační složku OŘ SŽDC, se vytvoří „živá cesta“, a v rámci jedné organizace bude jednodušší rozhodovat a hlavně organizovat takovouto akci.

Rovněž je důležité zmínit, že veškeré informační systémy, které zde byly zmíněny, jsou pouze interní součástí SŽDC. Jsou zajišťovány servery v interní síti, na které nemá veřejnost přístup. Proto by nový GIS měl být řešen s ohledem poskytnout některé informace i široké veřejnosti. To bude samozřejmě náročné na správu přístupů k celému systému.

Domnívám se, že aplikovatelnost mnou vytvořené pasportizace do železničního GIS, by neměl být problém. Jedná se vlastně o jedno konkrétní místo, a to místo zaústění drah, kterému jsou určeny souřadnice umístění. Jelikož jsou souřadnice GPS náplní pasportu, měla by aplikovatelnost být jen otázkou transformace dat z mnou navržené databázové základny do databáze GIS. Takto vzniklá vrstva zaústění vleček do celostátní a regionální sítě tratí spravovaných SŽDC by byla lehce zobrazitelná na mapovém výstupu. Zobrazení navrhuji provést jako u ISPD jednoduchou ikonou vlečky viz kapitola 3.4..

V GIS systému by měl každý uživatel přidělen přístupový účet. V rámci svého účtu by měl

vymezené pravomoci pro zobrazení a vkládání informací. Uživatelé GIS bych rozdělil na 3 skupiny podle zobrazovaných údajů v systému:

PROVOZOVATEL DRÁŽNÍ DOPRAVY - možnost vkládání dat bych omezil na údaje, týkající se jeho aktivit. Informace, na které by měl možnost nahlížet jsou údaje:

- o vlastníku vlečky
- o provozovateli vlečky
- kontakty na dopravní kancelář příslušné ŽST
- o technickém vybavení vlečky a možnostech vykládky

INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM - by měl mít možnost pouze nahlížení do údajů:

- GPS souřadnice místa styku
- fotodokumentace místa styku
- přehledné vyznačení přístupových cest na místo styku drah

SŽDC - pro potřeby organizace SŽDC navrhuji upravit přístup k informacím a jejich vklad podle pracovního zařazení zaměstnance. Kromě již zmíněných informací, bych ještě rozšířil pasport informacemi:

- o provozním stavu výhybek
- o pravidelných prohlídkách součástí dráhy
- o odstranění závad

6. ZÁVĚR

Ze strany organizace SŽDC není vyvíjena snaha získat do své působnosti provozování drah – vleček. Proto si myslím, že navržená pasportizace vleček zaústěných do tratí celostátních a regionálních, je vyhovující.

Z kapitoly 3.2. je patrné, že maximální doba zpoždění informací v pasportu je 28 dnů. Je to způsobeno především nastaveným systémem pasportizace, který předpokládá postupné sdružování informací. Takto nastavený systém byl vybrán především s ohledem na nízké pořizovací a provozní náklady. K tomu je třeba podotknout, že evidence vleček zaústěných do celostátních a regionálních tratí, je do jisté míry statickou záležitostí, která nepotřebuje rychlou aktualizaci.

Pokud by ze strany organizace SŽDC vznikl zájem o provádění činnosti provozování dráhy na vlečkových tratích, muselo by dojít k rozšíření pasportizace. Rozšíření se týká hlavně dat o pravidelných prohlídkách vleček a jejich součástí, o všech dopravcích, majících platnou licenci a smlouvu o provozování drážní dopravy na vlečce. Evidovaná by mohla být také dokumentace skutečného provedení stavby vlečky. Možností evidovaných parametrů je celá řada. Co však je důležité, že by SŽDC mohla využít svých stávajících informačních systémů pro provozování celostátní a regionální dráhy a použít je na provozování vleček.

Zároveň by bylo potřeba systém do jisté míry dynamizovat. Především v oblasti vkládání dat. Muselo by dojít k udělení přístupových práv pro vkládání dat na všech vytvořených pracovních pozicích pasportu vleček:

- Centrální správce datové základny – rozšířené vkládání údajů o provozovateli dopravy
- Oblastní správce datové základny – rozšířené vkládání o smlouvy mandátní, PD stavby vlečky
- Výkonný pracovník – rozšířené vkládání o pravidelné prohlídky provozované vlečky a jejich součástí, o odstraňování závad

Doufám, že tato diplomová práce přispěje k evidenci vleček zaústěných do celostátní a regionální sítě provozované SŽDC. Že práce v ní bude přehledná a jasná. Evidovaných parametrů je zde dost na to, aby byla i podkladem pro vyrovnání vlastnictví mezi SŽDC a

vlastníky vleček. Jedná se jak o pozemky ležící pod vlečkou, tak o součásti dráhy nacházející se v kolejích vleček.

Zároveň bych rád svou práci přispěl k vysvětlení vztahů na styku zaústěných drah širší veřejnosti a vytvořil tak jakýsi stručný manuál pro „vlečkaře“.

Pokud mohu, navrhuji velice pečlivě se zabývat opuštěnou krajinou – Brownfieldy, vzniklými opuštěním vleček drážní dopravou. V MSK je to velmi palčivý problém, který průběžně sleduje i krajský úřad. Mohlo by to být například dalším tématem na zpracování diplomové práce.

Jako poslední zde uvedu doporučení provádět pasportizaci vleček DrÚ. Jak bylo naznačeno v kapitole 3.2., takto vedená evidence vychází z logiky [1]. DrÚ je jediným subjektem v ČR, který přichází do styku se všemi provozovateli drah a provozovateli drážní dopravy. Je přístupný jakýmkoli změnám v ÚP a licencích. Dále je při výstavbě nové vlečky, či rekonstrukci stávající vlečky, stavební odbor DrÚ orgánem, uvádějícím do provozu stavební dílo. Dalo by se tedy říci, že má o vlečce možnost zjistit největší počet parametrů pro vytvoření obsáhlé pasportizace. Zákon mu však tuto povinnost neukládá. Proto je mé doporučení rozšířit zákon [1] a jeho prováděcí vyhlášky [2], [3] o povinnosti DrÚ evidovat parametry, které jsou obsahem této práce. A dále - tyto informace prezentovat vhodným způsobem. V případě zřízení železničního GIS, mohou být správcem a garantem vrstvy pasportu vleček.

7. POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ZÁKON č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- [2] VYHLÁŠKA č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- [3] VYHLÁŠKA č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- [4] ZÁKON č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů
- [5] ČSN 73 6360–2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba, Říjen 2009
- [6] SŽDC S3 Železniční svršek, účinnost od 1. října 2011
- [7] SŽDC SR103/6 Služební rukověť Výkresy materiálu železničního svršku, výhybkové soustavy, účinnost od 1. prosince 2010
- [8] Webové stránky Informační server pro podporu Logserveru
<http://logserver.cd.cz/>
- [9] Webové stránky Ministerstva dopravy České republiky
<http://www.mdcz.cz/>
- [10] Webové stránky portálu SŽDC
<http://provoz.szdc.cz/>
- [11] Webové stránky Informačního systému provozuschopnosti dráhy
<http://10.16.16.40/IdokHome/ISPD/>
- [12] Webové stránky Mapového serveru SŽG SŽDC
<http://mapy.szg.cz/>
- [13] Webové stránky Mapového portálu železniční sítě
<http://gis.cd.cz/>
- [14] Webové stránky ČD Informačního Systému
<http://ulohydc.cd.cz/>
- [15] Webové stránky Informačního systému provozního stavu sítě tratí
<http://psst.cdtel.cd:7778/>
- [16] Webové stránky Správy železniční dopravní cesty, s.o.
<http://www.szdc.cz/>
- [17] Webové stránky Informačního systému kmenových dat o železničních sítích
<http://10.28.12.24/kds/startkds.html/>

8. PŘÍLOHY

8.1. Číselník vleček

Tabulka 3 – Číselník vleček v MSK

Číslo vlečky	Název vlečky	Číslo SR 70 stanice zaústění	Název stanice zaústění	PO	pozn.
6001	FEP a.s. Pila Jablunkov-Návsí	336248	Návsí	Český Těšín	vlečka zrušena k 15.6.2011 a UP/20058/3839 zrušeno
6002	SMITEN, spol. s r.o. - Jablunkov	336248	Návsí	Český Těšín	ÚP 1103 zrušeno, ÚP 3053 zaniklo, L 1454, 878 odejmuta pro tuto vlečku
6003	Nehlsen Třinec, s.r.o.	349241	Třinec	Český Těšín	ÚP 2562
6004	Vlečka Třinecké železárny, a.s., Třinec	349241	Třinec	Český Těšín	2487 změna názvu 16.11.2011
6005	OKV Třinec	349241	Třinec	Český Těšín	
6006	Třinecká stavební společnost	349241	Třinec	Český Těšín	ÚP 348 zaniklo
6007	VEGAT, s.r.o. Český Těšín	332346	Český Těšín	Český Těšín	ÚP 1100, 2505 zrušeno
6008	Odvalová kolej č. 6a, 6b Louky n.Olší	339846	Louky nad Olší	Ostrava	
6009	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Báňská	339846	Louky nad Olší	Ostrava	
6010	Slovnaft Moravia, spol. s r.o. - Louky nad Olší	339846	Louky nad Olší	Ostrava	ÚP 1652 zaniklo, L 878 odejmuta, ÚP 1920 zrušeno
6011	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Báňská	330142	Albrechtice u Českého Těšína	Český Těšín	
6012	V.I.T.GROUP, s.r.o. - vlečka Mlýny Šenov	334540	Havířov	Český Těšín	vlečka zrušena k 5.4.2011, UP/2001/3135 zrušeno k 5.4.2011
6013	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Báňská	334540	Havířov	Český Těšín	
6014	METRANS - Šenov	334540	Havířov	Český Těšín	ÚP/2011/4494
6015	ArcelorMittal Ostrava a.s.	344242	Ostrava-Bartovice	Ostrava	
6016	ArcelorMittal Ostrava a.s.	344143	Ostrava-Kunčice	Ostrava	
6017	Linde Gas a.s., Výrobně distribuční centrum SC4 Ostrava Kunčice	344143	Ostrava-Kunčice	Ostrava	
6018	BE Group Logistics CZ	344143	Ostrava-Kunčice	Ostrava	
6019	ArcelorMittal Ostrava a.s.	350447	Ostrava-Vítkovice	Ostrava	
6020	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Paskov	350348	Vratimov	Český Těšín	
6021	STABRA CZ - Vratimov	350348	Vratimov	Český Těšín	
6022	Odval - Řepiště	345140	Paskov	Český Těšín	vlečka zrušena 9.2.2011
6023	BIOCEL	345140	Paskov	Český Těšín	

Číslo vlečky	Název vlečky	Číslo SR 70 stanice zaústění	Název stanice zaústění	PO	pozn.
6024	Vlečka ArcelorMittal Frýdek-Místek a.s.	339747	Lískovec u Frýdku	Český Těšín	
6025	ARCIMPEX s.r.o. - Sviadnov	339747	Lískovec u Frýdku	Český Těšín	ÚP 785 změna vlečky
6026	SLEZAN Frýdek-Místek a.s.	333443	Frýdek-Místek	Český Těšín	
6027	Kanlux s.r.o. - vlečka Frýdek-Místek	333443	širá trať Frýdek-Místek - Dobrá u Frýdku-Místku	Český Těšín	
6028	Pivovar RADEGAST	332833	Dobrá u Frýdku-Místku	Český Těšín	
6029	HMMC Nošovice	332833	Dobrá u Frýdku-Místku	Český Těšín	
6030	Helsinki group - Dobrá	332833	Dobrá u Frýdku-Místku	Český Těšín	ÚP 4501 od 1.6.2011
6031	M+P prodej paliv Hnojník	335141	Hnojník	Český Těšín	
6032	GODULA, Hnojník u Českého Těšína	335141	Hnojník	Český Těšín	
6033	HK ŠROT, s.r.o. - vlečka Baška	330241	Baška	Český Těšín	
6034	M.O.S.PALIVA - BAŠKA	330241	Baška	Český Těšín	vlečka zrušena k 30.12.2011
6035	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. - Frýdlant nad Ostravicí	333542	širá trať Pržno - Frýdlant nad Ostravicí	Český Těšín	
6036	Pila Ostravice	344648	Ostravice	Český Těšín	
6037	ICEC-WOOD, a.s. - vlečka Frýdlant nad Ostravicí	333542	Frýdlant nad Ostravicí	Český Těšín	ÚP 783 zaniklo, ÚP 2271 zrušeno
6038	Vlečka FERRUM a.s.	333542	Frýdlant nad Ostravicí	Český Těšín	ÚP 777, 2756 zrušeno, L378 odejmuto
6039	INPROM s.r.o. - vlečka Frenštát pod Radhoštěm	333344	Frenštát pod Radhoštěm	Český Těšín	ÚP 776, 2234 zrušeno
6040	Vlečka Siemens Elektromotory s.r.o. - závod Frenštát pod Radhoštěm	333344	Frenštát pod Radhoštěm	Český Těšín	
6041	Fa Strnadel - Frenštát pod Radhoštěm	333344	Frenštát pod Radhoštěm	Český Těšín	
6042	L.A.Bernkop s.r.o. - Frenštát pod Radhoštěm	333344	Frenštát pod Radhoštěm	Český Těšín	ÚP 0195 zrušeno, L 878 odejmuto
6043	ČECOMET - Karviná	336743	Karviná hlavní nádraží	Ostrava	
6044	KOVONA KARVINÁ, a.s.	336941	Karviná město	Ostrava	
6045	JÄKL Karviná, a.s.	345249	širá trať Petrovice u Karviné - Karviná město	Ostrava	
6046	EAST TRADING COMPANY spol. s r.o. - Karviná Město	336941	širá trať Petrovice u Karviné - Karviná město	Ostrava	ÚP/1996/0981 zrušeno k 28.2.2011, vlečka zrušena k 5.4.2011
6047	BuySell Trade, a.s.- Petrovice u Karviné	345249	širá trať Petrovice u Karviné - Karviná město	Ostrava	změna názvu vlečky od 24.10.2011
6048	Stavtvar - Šrubař	345249	širá trať Petrovice u Karviné - Karviná město	Ostrava	ÚP 1876 zrušeno
6049	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Dětmarovice	332742	Dětmarovice	Ostrava	
6050	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Bářská	341248	Bohumín	Ostrava	
6051	BOCHEMIE a.s. Bohumín - areál A	341248	Bohumín	Ostrava	
6052	BOCHEMIE a.s. Bohumín - areál B	341248	Bohumín	Ostrava	

Číslo vlečky	Název vlečky	Číslo SR 70 stanice zaústění	Název stanice zaústění	PO	pozn.
6053	Vlečka MS UTILITIES & SERVICE a.s.	341248	Bohumín	Ostrava	UP 2910 zrušeno k 30.9.2012, nové UP 4697 od 1.10.2012
6054	Vlečka ŽDB DRÁTOVNA	341248	Bohumín	Ostrava	UP 2911 zrušeno k 30.9.2012, nové UP 4696 od 1.10.2012
6055	Vlečka TSR Bohumín	341248	Bohumín	Ostrava	
6056	SANRE, spol. s r.o. - vlečka Bohumín	341248	Bohumín	Ostrava	
6057	Benzina s.r.o., sklad Nový Bohumín	341248	Bohumín	Ostrava	
6058	VADS BOHUMÍN	341248	Bohumín	Ostrava	
6059	DEKTRADE - Ostrava Hrušov	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	up 4115
6060	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Báňská	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6061	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Odra-Hrušov	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6062	H-Zone, s.r.o. - Hrušov	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6063	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Odra-část uhelná služba	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6064	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Odra-část základní závod	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6065	TSR Ostrava - Přívoz	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6066	Pošta Ostrava O2	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6067	SOKV Ostrava	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6068	OKV Ostrava	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6069	BUDOUNOST SPOTŘEBNÍ DRUŽSTVO	380444	Ostrava báňské nádraží vjezdové-odjezdové kol	Ostrava	L 878 odejmuto, ÚP 250 zrušeno
6070	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Báňská	343947	Ostrava střed	Ostrava	
6071	VÍTKOVICE Doprava	343947	Ostrava střed; Ostrava-Vítkovice	Ostrava	UP 3334
6072	LIBROS	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6073	Manipulační kolej 2b, Ostrava-levé nádraží	380147	Ostrava levé nádraží	Ostrava	
6074	Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. - Vlečka Šverma	380246	Ostrava pravé nádraží	Ostrava	
6075	Ridera Bohemia	380246	Ostrava pravé nádraží	Ostrava	
6076	Ostravské opravny a strojírny, s.r.o., Ostrava	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6077	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.- Bdr.	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6078	TROJEK, s.r.o. - Ostrava hl.n.-levé	343640	Ostrava hlavní nádraží	Ostrava	
6079	Dalkia Česká republika - Třebovice	344341	Ostrava-Svinov	Opava	
6080	RAVEN Svinov	344341	Ostrava-Svinov	Opava	UP/2011/4516 od 1.7.2011
6081	Dopravní podnik Ostrava a.s. - Ostrava Třebovice	344440	Ostrava-Třebovice	Opava	
6082	Pórobeton Ostrava-Třebovice	344440	Ostrava-Třebovice	Opava	
6083	MORSEVA Olomouc, čistící stanice osiv Háj ve Slezsku	334243	Háj ve Slezsku	Opava	
6084	OPAVAN, Štítina u Opavy	348540	Štítina	Opava	
6085	Purum - Opava	342048	Opava-Komárov	Opava	UP 2879, změna názvu od 23.8.2011
6086	TEVA	342048	Opava-Komárov	Opava	up 1858
6087	OSTROJ a.s.	341941	Opava východ	Opava	
6088	MODEL OBALY a.s., OPAVA	341941	Opava východ	Opava	
6089	Opavská lesní a.s., manipulační sklad Branka	341941	širá trať Opava východ - Hradec nad Moravicí	Opava	
6090	Školní statek - Opava Otice	342246	Otice nz	Opava	ÚP 980 zaniklo, ÚP 2322, 2986 zrušeno, L 878 odejmuto,

Číslo vlečky	Název vlečky	Číslo SR 70 stanice zaústění	Název stanice zaústění	PO	pozn.
					kolej ČD
6091	THORSEN s.r.o. - Mladecko	340646	Mladecko	Opava	
6092	Mineral	335646	Svobodné Heřmanice	Opava	ÚP 510 zrušeno, kolej ČD
6093	Gypstrend, s.r.o. Kobeřice	337543	Kravaře ve Slezsku	Opava	
6094	MSA Dolní Benešov	333047	Dolní Benešov	Opava	
6095	Marius Pedersen-Hlučín	335042	Hlučín	Opava	
6096	Hospodářské družstvo Hlučín	335042	Hlučín	Opava	
6097	FOBOS INVEST, a.s. - Husova	342345	Opava západ	Opava	ÚP 471, 1997 zrušeno
6098	OPAMETAL s.r.o.	342345	Opava západ	Opava	UP/2004/3677
6099	NAVOS, a.s. - vlečka Opava	342345	Opava západ	Opava	
6100	Cukrovar Hrušovany nad Jevišovkou, a.s., závod Opava	342345	širá trať Opava západ - Skrochovice	Opava	
6101	Silo - Město Albrechtice	340349	Město Albrechtice	Opava	
6102	Vlečka ŽOS Krnov	339044	Krnov	Opava	UP 3463
6103	Dalkia Česká republika - Krnov	339044	Krnov	Opava	
6104	ALLWOOD, a.s., vlečka Krnov	339044	širá trať Krnov - Krnov st.hr	Opava	ÚP 91 zaniklo, 3305 zrušeno, UP 3456 zaniklo
6105	Alfa Plastik, a.s. Bruntál	331629	Bruntál	Opava	
6106	MACCO Bruntál	331629	Bruntál	Opava	
6107	Stamag, a.s.	332023	Světlá Hora	Opava	ÚP 890, 2897, 4076 zrušeno
6108	VĚTROVAN Staré Město u Bruntálu	331629	širá trať Bruntál - Malá Morávka	Opava	
6109	AGROFOREST a.s.	352229	Valšov	Opava	
6110	KATR a.s.-vlečka Rýmařov	348326	Rýmařov nz	Opava	
6111	AL INVEST Břidličná a.s.	332320	Břidličná	Opava	
6112	RAMI invest s.r.o. Dětrichov nad Bystřicí	333229	Dětrichov nad Bystřicí	Opava	UP 2285 zrušeno k 31.10.2011, UP/2011/4594 od 1.11.2011
6113	Pila Dětrichov	333229	Dětrichov nad Bystřicí	Opava	
6114	VÚ 1337	333229	Dětrichov nad Bystřicí	Opava	mimo provoz
6115	Vlečka TSR Polanka	344549	Polanka nad Odrou	Opava	
6116	Českomoravský štěrk, a.s., vlečka překladiště Polanka	344549	Polanka nad Odrou	Opava	
6117	MSV Metal Studénka, a.s.	346940	Studénka	Opava	změna názvu vlečky 4.11.2010
6118	VSMS Studénka	346940	Studénka	Opava	
6119	Multip agro	346940	Studénka	Opava	změna názvu vlečky od 31.10.2011
6120	Zkušební trať Bartošovice	346940	Studénka	Opava	ÚP 1373 zrušeno, L 741 zanikla, L 544, 1224 odejmuta, UP 3032 zaniklo
6121	Vlečka Sedlnice	346049	Sedlnice	Opava	
6122	TATRA, a.s.	337048	Kopřivnice nákladové nádraží	Opava	
6123	Vlečka KOTOUČ ŠTRAMBERK	348748	Štramberk	Opava	UP 3871 platnost do 30.4.2015
6124	ZZN Nový Jičín - VOS Suchdol nad Odrou	348045	Suchdol nad Odrou	Opava	
6125	vlečka EXPOL TRADE Šenov u Nového Jičína	348045	širá trať Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město	Opava	UP 4113 změna názvu vlečky od 8.3.2012
6126	VOJENSKÝ OPRÁVÁRENSKÝ PODNIK 025 s.p.	348045	širá trať Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město	Opava	
6127	Philip Morris ČR a.s., vlečka Nový Jičín	341446	Nový Jičín město	Opava	ÚP 762, 2845 zrušeno
6128	ADOLT Šenov u Nového Jičína	341446	širá trať Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město	Opava	ÚP 3998

Číslo vlečky	Název vlečky	Číslo SR 70 stanice zaústění	Název stanice zaústění	PO	pozn.
6129	PARTR - Nový Jičín město	341446	Nový Jičín město	Opava	
6130	Semperflex Optimit s.r.o.	341644	Odry	Opava	
6131	EUROVIA Jakubčovice	341842	širá trať Odry - Heřmánky	Opava	ÚP 2546
6132	Vojenské lesy a statky ČR, s.p. vlečka Heřmánky	348045	širá trať Odry - Heřmánky	Opava	
6133	Jednota SD Opava, VOZ 712 Vítkov	350041	Vítkov	Opava	ÚP 1591 zrušeno
6134	Ardesie, s.r.o.	330944	Svatoňovice	Opava	ve stavbě
6135	Stavomontáže - provozovna Budišov nad Budišovkou	330845	Budišov nad Budišovkou	Opava	ÚP 987 zrušeno
6284	AKTINS s.r.o. - Krnov	339044	Krnov	Opava	ÚP 4651 od 1.7.2012
6285	Vlečka RSM Studénka	346940	Studénka	Opava	nové ÚP 4699 od 1.10.2012
6286	Vlečka RSM Kopřivnice	337048	Kopřivnice	Opava	nové ÚP 4701 od 1.10.2012
6901	Pila Paskov	345140	zaústěno do vlečky BIOCEL v ŽST Paskov	Český Těšín	ÚP/2011/4567

8.2. Seznam IS na interní síti SŽDC

Tabulka 4 – Seznam IS na interní síti SŽDC

Název informačního systému	Popis aplikace	Poskytovatel
COMPOST - databáze složení vlaků	centrální databáze provozovatele dráhy o složení vlaků za účelem poskytování informací dle příslušné legislativy - RID a TAF TSI (interní norma: Směrnice Is10 - Směrnice SPIS)	ČD-IS
WebComposT	nástroj pro pořízení zpráv o vlaku do Compost dle Směrnice ke SPIS a TAF TSI (Složení vlaku, Připravenost vlaku k odjezdu), též prokazatelný zdroj dopravcem skutečně pořízených a zaslaných dat o jeho vlcích pro účely odsouhlasení výkonů a cen za použití ŽDC	ČD-IS
Provozní pracoviště úloh DC	Pracoviště ČDT v Olomouci, na kterém jsou provozovány vybrané úlohy DC	SŽDC
EPROS (evidence provozních ověřování a zkušebních úseků)	Interní aplikace pro potřeby OTH	ČD-T
IS MES	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů.	SŽDC
IS MES - mostní evidenční systém (mosty)	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů -modul mosty.	SŽDC
IS MES - mostní evidenční systém (propustky)	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů modul propustky.	SŽDC
IS MES - mostní evidenční systém (váhy)	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů - modul váhy.	SŽDC
MES - evidence mostních provizorií	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů - modul mostních provizorií.	SŽDC
IS MES - jádro IS, číselníky	Informační systém pro evidenci mostů a tunelů - modul číselníků.	SŽDC
IS Evidence tunelů EST	Informační systém pro evidenci tunelů /modul IS MES/	SŽDC
IS PP	IS pro evidenci informací o železničních přejezdech a přechodech	SŽDC
Centrální evidence překážek PPT	Informační systém pro evidenci k prostorové průchodnosti tratí.	SŽDC
Průjezdne průřezy tratí	Aplikace pro sledování průjezdných průřezů tratí.	SŽDC
S66-Přechodnost a průchodnost tratí	Informační systém pro evidenci dle S66.	SŽDC
Centrální databáze tratí S66	Zahrnuje řešení centrální databáze S66.	SŽDC
Správa dat z měření SPF	Aplikace na FS3 umožňující evidenci překážek z FS3.	SŽDC
IPSEE	Informační systém elektrotechniky a energetiky	SŽDC
TP011	Aplikace slouží plánování personální potřeby SŽDC	ČD-IS

Název informačního systému	Popis aplikace	Poskytovatel
Archiv dat provozních výkonů	Slouží ke kontrole účtování poplatků za užití DC	ČD-IS
Modulový systém pro řešení požární bezpečnosti	Modulární SW pro řešení požární bezpečnosti	SŽDC
Informační systém požární ochrany	SW pro řešení požární bezpečnosti - RCS	SŽDC
LN - aplikace	V současné době jsou na SŽDC v části „Živé dopravní cesty“ využívány aplikace v prostředí LN: - Čísla jednic + úložiště (dokumenty PV3), - Email management, - Telefonní seznam RCP, - Personalistika, - Knihovny dokumentů, - Přístupy a role	ČD-IS
ZABAGED	ZABAGED® je digitální geografický model území České republiky, který svou přesností a podrobností zobrazení geografické reality odpovídá přesnosti a podrobnosti Základní mapy České republiky v měřítku 1:10 000 (ZM 10). Obsah ZABAGED® tvoří 106 typů geografických objektů zobrazených v databázi vektorovým polohopisem a příslušnými popisnými a kvalitativními atributy.	SŽDC
ISOŘ - řízení vlakové dopravy	Řízení vlakové dopravy (ŘVD) slouží pro plánování železniční dopravy	Oltis
ISOŘ - centrální dispečerský systém řízení dopravy	Centrální dispečerský systém (CDS) slouží pro sledování a řízení železniční dopravy	Oltis
ISOŘ - analýza GVD	Analýza grafikonu vlakové dopravy slouží pro vyhodnocování plnění plánu železniční dopravy	Oltis
Soubor dat z KN ČR	Nákup dat z KN pro IS Pozemky a další informační systémy.	SŽDC
Expertní systém hodnocení mostů CASANDRA	Expertní systém pro hodnocení stavu mostů a nutnosti investic.	SŽDC
Pasport budov	Informační systém pro evidenci údajů o budovách ve správě SŽDC.	SŽDC
Pasport inženýrských sítí	Informační systém pro evidenci údajů o inženýrských sítích ve správě SŽDC.	SŽDC
Automatizace udržovacích okružních AUDO	Klient-server centrální aplikace umožňuje automatické sestavování a sledování plánu údržby v oblasti SaZT.	SŽDC
Přehled výsledků odvětví stavebního	Přehled správy majetku u SŽDC, s.o. obsahuje kolem 100 výkazů, získávaných z různých zdrojů a využívaných k různým účelům a podkladů pro státní statistiku. Zpracování statistiky má dvě základní formy - s přímou vazbou na automatizované agendy (např. PŽSv, UJ ŽSp) a bez přímé vazby (příčemž ale některé tabulky jsou podpořeny jiným samostatným ASW - např. MES, pasport budov apod.	SŽDC
Udržovací jednotky železničního spodku	SW je určen pro výpočet udržovacích jednotek železničního spodku. Je to úloha integračního charakteru obsahující v sobě databázi o vybraných objektech železničního spodku. Data jsou využívána jednak pro výpočet UJ ŽSp a dále pro účely statistiky.	SŽDC
Pasport železničního svršku	PŽSv je základní a nejstarší částí DIS ŽSv. Pro ostatní aplikace DIS ŽSv a některé navazující (systém SORUT, měřicí vozy, UJ ŽSp a jiné) tvoří (ve spolupráci se SW SUPTRATI) základní datový prostor (číselníkový megasoubor) zahrnující popis normativního stavu všech objektů ŽSv v celé síti SŽDC s.o. vč. pronajatých tratí. Privatizované tratě zde nejsou zahrnuty.	SŽDC

Název informačního systému	Popis aplikace	Poskytovatel
Nákresný přehled bezстыkové koleje	NP BK umožňuje automatizovanou tvorbu velmi požadovaného rutinního dokumentu NP BK. Projekt má dvě části - databázovou, která zabezpečuje hlavní vazby na okolí (prostředí DIS ŽSv a SORUT) a grafickou, která je vlastním výkonným členem. Jde o jedinou agendu, která překonává okruh ryze normativních popisů a přechází do operativy, ovšem s požadovaným několikaletým archivem.	SŽDC
Pasport konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku	LOKÁLNÍ aplikace -Technická evidenci konstrukčních vrstev. SW umožňuje v grafické podobě po jednotlivých úsecích zaznamenat skladbu konstrukce (konstrukční vrstvy) a v tabulkové podobě k nim zapsat další doplňující data.	ÚVAR SERVIS
Pasport zemního tělesa	LOKÁLNÍ aplikace - Technická evidence dílčího "pasportního" objektu, který se jmenuje "zemní těleso". Zemní těleso se svým obsahem nejvíce přibližuje pojmu DLM "železniční spodek" a proto je z hlediska vedení pasportní evidence o železničním spodku a ve vztahu na propojení k DLM nejdůležitější a to jak z hlediska objemu, velikosti a důležitosti, tak i z hlediska velikosti pořizovací ceny DLM (po DLM "železniční svršek" je DLM "železniční spodek" největší položka v evidenci SAP-AM. Tomuto odpovídá i celkové pojetí a i metodika zpracování SW.	ÚVAR SERVIS
Pasport odvodňovacích zařízení	LOKÁLNÍ aplikace - technická evidence odvodňovacích zařízení podzemních i povrchových.	ÚVAR SERVIS
Pasport zdí	Internetová aplikace napojená na centrální databázi - technická evidence - zdí opěrných a zárubních - zdí obkladních a torkretových omítek proti zvětrávání skalních svahů - zdí záchytných (proti padání kamenů) - protihlukových stěn a protipožárních stěn a pod. - kamenné zdi a zátarasy (jako ochrana železničního tělesa před sněhem) a pod.	ÚVAR SERVIS
Pasport nástupišť	Internetová aplikace napojená na centrální databázi - technická evidence o nástupišťích ve stanicích i na tratích (délky a výšky nástupních hran, délky nástupišť, bezbariérovost atd.) Evidence nástupišť ve správě SŽDC.	ÚVAR SERVIS
Pasport ramp a vyvýšených skládek	Internetová aplikace napojená na centrální databázi - technická evidence ramp a vyvýšených skládek.	ÚVAR SERVIS
Aplikační programové vybavení T300 Technické jednotky	Lokální aplikace - zpracování technických jednotek a nákladů údržby sděl. a zab. zařízení z pasportních dat, zpracování vstupních dat pro plán údržby (AUDO), sumarizace pasportních dat	SŽDC
Pasport sdělovací techniky	Lokální aplikace je určena pro evidenci informací o sdělovací techniky.	SŽDC
Výměnné díly	Lokální aplikace je určena pro evidenci informací o výměnných dílech a jejich výměně u zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky.	SŽDC
Pasport zabezpečovací techniky	Lokální aplikace je určena pro evidenci informací o zařízení zabezpečovací techniky.	SŽDC
Digitální rastrové podklady	Digitální rastrové podklady - ortofotomapy	SŽDC
Zpracování schémat napájení a dělení trakčního vedení	Zpracování schémat napájení a dělení trakčního vedení	SŽDC
SUKOL - Zpracování ukolejňovacích schémat.	Zpracování ukolejňovacích schémat.	SŽDC
Zpracování elektrotech.schémat	Zpracování elektrotech.schémat	SŽDC
IS Provozní stav sítě tratí	Součástí je IS SORUT (systém operativního řízení údržby tratí) a IS MV (IS pro měřící vozy).	ČD-IS

Název informačního systému	Popis aplikace	Poskytovatel
IS SORUT - systém operativního řízení údržby tratí	Sběr, evidence a vyhodnocení stavu tratí s jednotným zobrazením závad v definičním úseku a ve výhybce.	ČD-IS
IS PD	Informační systém provozuschopnosti dráhy. Přístup /pouze pro čtení/ k informacím o železniční infrastruktuře SŽDC.	SŽDC
IS PD pronájmy a prodeje	IS pro evidenci pronájmů a prodejů SŽDC MAJ a SDC	SŽDC
Tvorba přehledové mapy sítě (DPM)	Mapový portál	SŽDC
NP ŽSv - Nákrešný přehled železničního svršku	NP ŽSv - lze prohlédnout prostřednictvím Mapového portálu SŽDC, výběrem příslušného TUDU a následnou volbou "Nákrešné přehledy"	ČD-IS
IS pro výpočet délek tratí	Výstup z IS ve formě rozvinuté železniční sítě do Topologických schémat. Pokryta celá síť ve správě SŽDC. Lze získat základní informace o objektu kolej a výhybka. Lze prohlédnout prostřednictvím Mapového portálu SŽDC, výběrem příslušného TUDU a následnou volbou "TSK schémata".	ČD-T
SW pro správu číselníku M12	LOKÁLNÍ aplikace pro jednotné označování tratí a kolejíšť v IS SŽDC. Grafickou prezentaci lze získat prostřednictvím Mapového portálu http://gis.cd.cz/	ČD-T
Webový portál provozovatele dráhy SŽDC	Základní přístupový portál zaměstnanců i zákazníků SŽDC. Přístup na informace i specializované aplikace pro podporu provozování dráhy	Oltis
OSP	Modul pro pořízení a zpracování objednávek jednotlivých služebních pomůcek z agendy jízdních řádů a grafikonu vlakové dopravy	Oltis
K 2	Kniha přehlídek - modul pro plánování, zpracování a vyhodnocování kontrol provozních pracovišť provozování dráhy	Oltis
ISOŘ KADR	Přidělování kapacity dráhy a tras vlaků pro žádosti typu "ad-hoc"	Oltis
APORT	Aplikace pro pořízení zpráv TSI - "Vlak připraven" a "Rozbor vlaku"	Oltis
REVOZ	Registr vozidel - pořízení a poskytování komplexních údajů o kolejových vozidlech podle národní i mezinárodní legislativy	Oltis
MIMOZA	Formulář pro požadavky na zpracování opatření provozovatele dráhy k dopravě mimořádných zásilek	Oltis
IS železniční geodézie	Řešení aplikací pro tvorbu digitální JŽM.	SŽDC
IS železniční geodézie - katastr	Řešení aplikací určených pro tvorbu a úpravu grafických výstupů v katastru nemovitosti v SŽDC.	SŽDC
Pasport pozemků	Informační systém pro evidenci pozemků ve správě SŽDC.	SŽDC
Tvorba a správa digitální JŽM	Aplikace pro převod digitální JŽM z předchozích datových modelů do modelu 2000.	SŽDC
Rychlostní posouzení tratí MARKETA	Lokální aplikace sloužící pro posouzení rychlostních profilů tratí.	SŽDC

Název informačního systému	Popis aplikace	Poskytovatel
IS Archiv typové dokumentace	Aplikace zajišťuje správu, archivaci a distribuci vybraných dokumentů - Typová dokumentace(předpisy, směrnice, Vzorové listy železničního svršku. Aplikace má webové rozhraní, které umožňuje přístup do archivu z intranetu SŽDC.	SŽDC
Rozkazy HELCO	LOKÁLNÍ aplikace - zpracování písemných rozkazů pro zpravení strojvedoucích vlaků (DOS) určená pro stanice menšího rozsahu	ČD-IS
Dopravní deník	LOKÁLNÍ aplikace - vedení dopravní dokumentace na PC, pořizování prvotních dat o jízdách vlaků, komunikace s dispečerskými systémy pro řízení vlakové dopravy a poskytování prvotních provozních dat pro datové sklady apod.	ČD-IS
Rozkazy (OLTIS)	LOKÁLNÍ aplikace - zpracování písemných rozkazů pro zpravení strojvedoucích vlaků s možností zasílat instrukce za svůj dispoziční úsek do stanic, kde vlak pravidelně zastavuje a tím např. umožnit průjezd vlaku ve vlastní stanici	ČD-IS
Systémové prostředí - DB Obnova, DB Údržba, DB Záloha, Práva + Starter, Přístupy, Servisní aplikace, TCPKS, Změny	Soubor LOKÁLNÍCH SW aplikací, jejichž funkčnost nahrazuje funkce serverového OS pro lokálně nasazované provozní aplikace s vlastní databází na počítači obsluhy (provozní aplikace, např. Dopravní deník)	ČD-IS
Archivace a správa digitální dokumentace z investičních akcí	Aplikace InvestDokument umožňuje systematicky archivovat veškerou digitální dokumentaci z průběhu investiční výstavby. Prostřednictvím nadstavby InvestDokument - intranet je dokumentace zpřístupněna v rámci sítě SŽDC všem uživatelům na základě přístupových práv.	SŽDC
IS pro metrologickou evidenci	Informační systém pro evidenci měřidel ve správě SŽDC.	SŽDC
IS evidence pomalých jízd	Informační systém k údržbě a poskytování informací o stavu pomalých jízd v síti tratí.	SŽDC
Evidence mimořádných událostí	evidenční formuláře a statistické výstupy pro šetření mimořádných událostí	ČD-IS
Traťové plány zabezpeč. zařízení	Grafické /schématicky/ umístění jednotlivých prvků sdělovací a zabezpečovací techniky v žel.stanicích a širé trati.	SŽDC
Zaváděcí listy sdělovací a zabezpečovací techniky	Zaváděcí listy SZT, technické podmínky k ZL, technické popisy, údržba atd. Potřebné dokumenty si tisknou v PDP formě. Využívá se při stavbách, údržbě, testování zařízení.	SŽDC
Měření a zpracování parametrů trakčního vedení	Zpracování naměřených dat trakčního vedení z měřicího vozu. Geometrická poloha trakčního vedení (SŽDC GPT prohlížeč) a dynamických parametrů trakčního vedení (SŽDC IPTV prohlížeč) (dva samostatné programy). Tento software je distribuován i na SDC, kde je využíván v údržbě trakčního vedení.	SŽDC

8.3. Doplnující údaje o vlečce SMD – Frýdlant nad Ostravicí

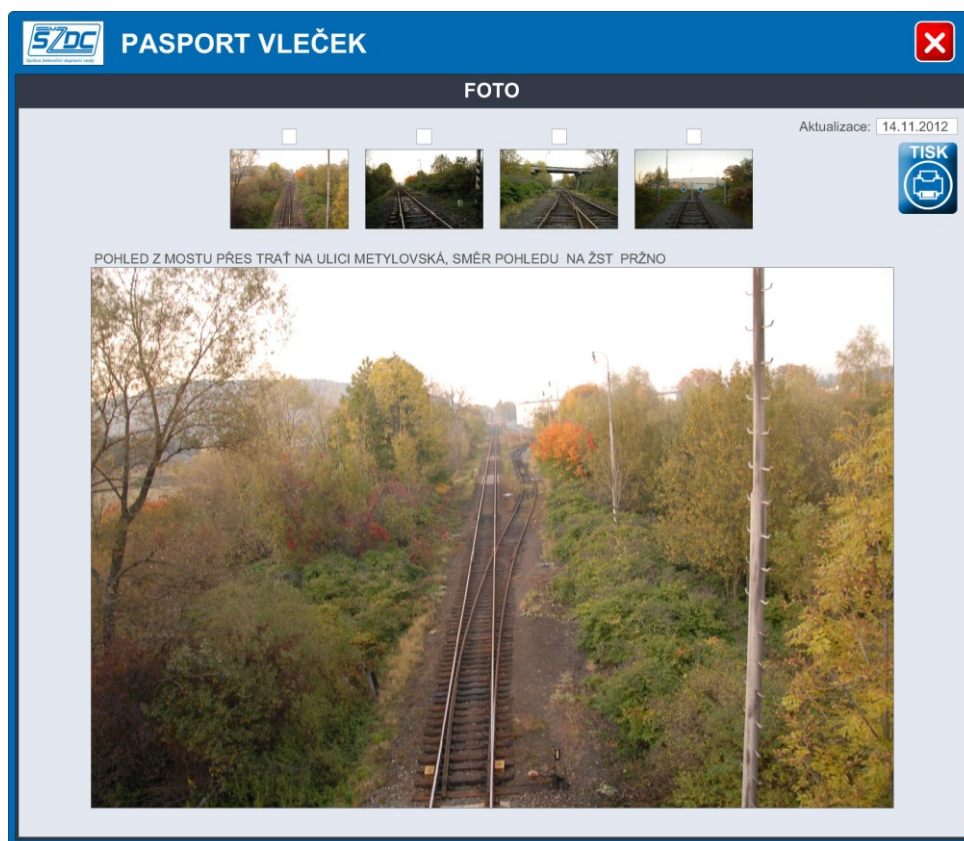
PASPORT VLEČEK

Základní údaje VLEČKY

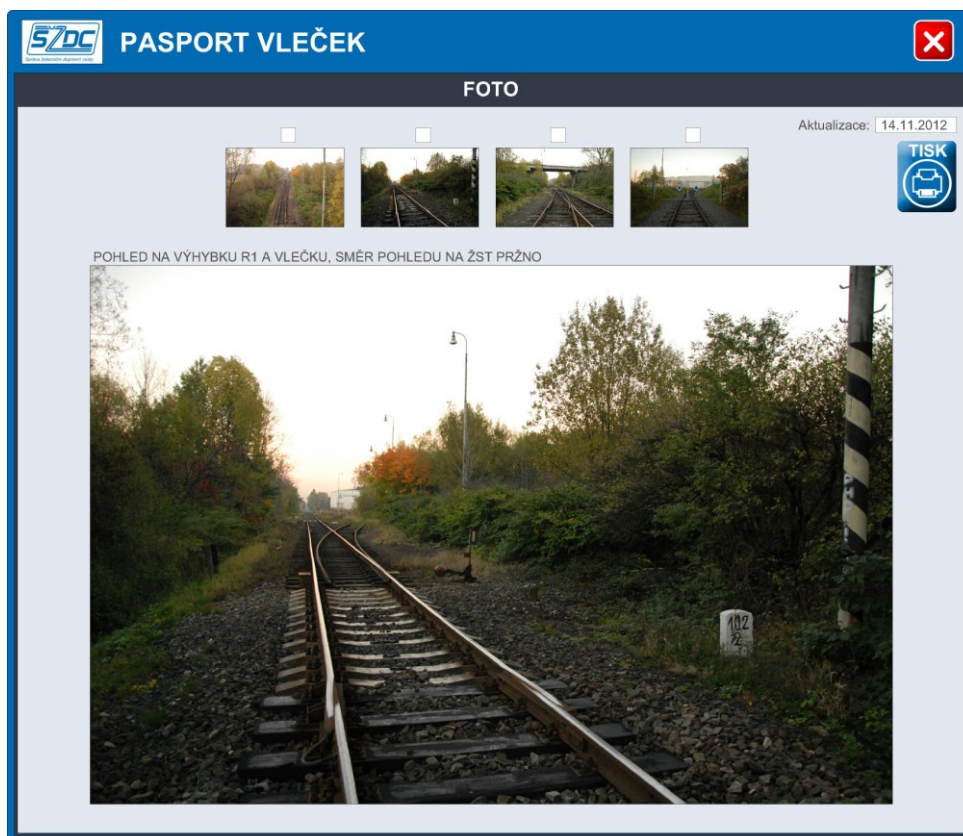
Název vlečky:	Slezskomoravská dráha a.s. - Frýdlant nad Ostravicí
Okres, obec:	Frýdek Místek, Frýdlant nad Ostravicí - Pržno
Název trati (TTP):	Ostrava hl.n., uhebné nádr. - Valašské Meziříčí
Číslo trati (TTP):	302 A
Km poloha trati:	102,205
TÚ /DÚ:	2131 J1

INFO VÝH. FOTO MAPY DOK

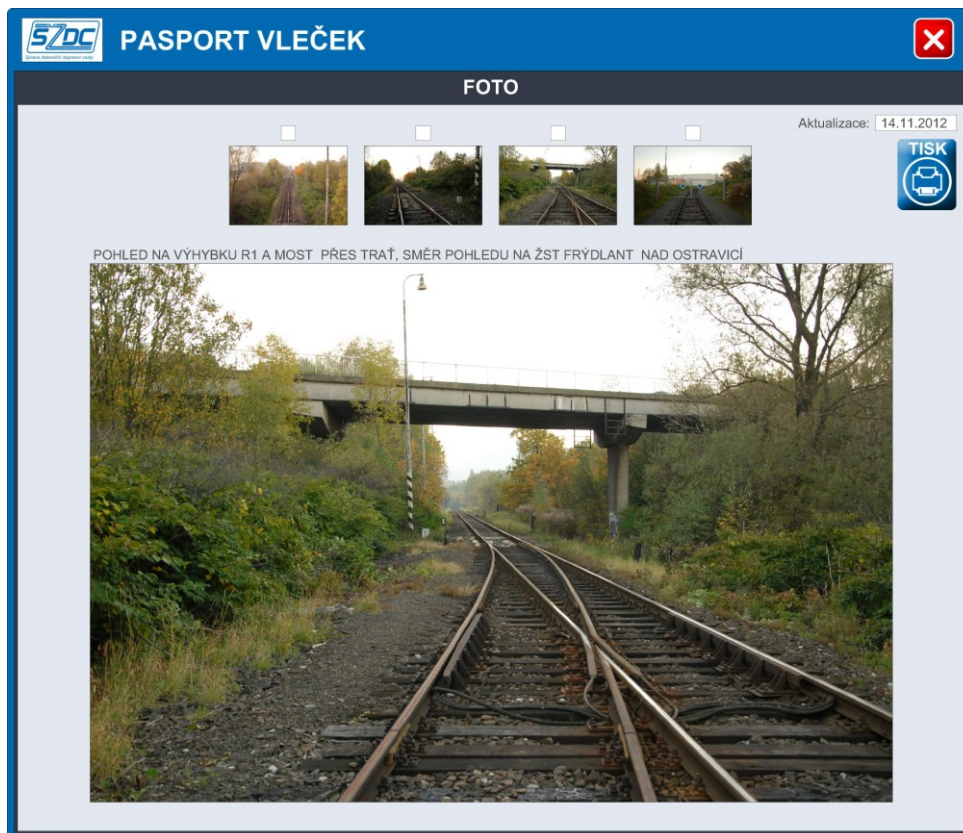
Obrázek 16 – Základní údaje o vlečce SMD – Frýdlant nad Ostravicí



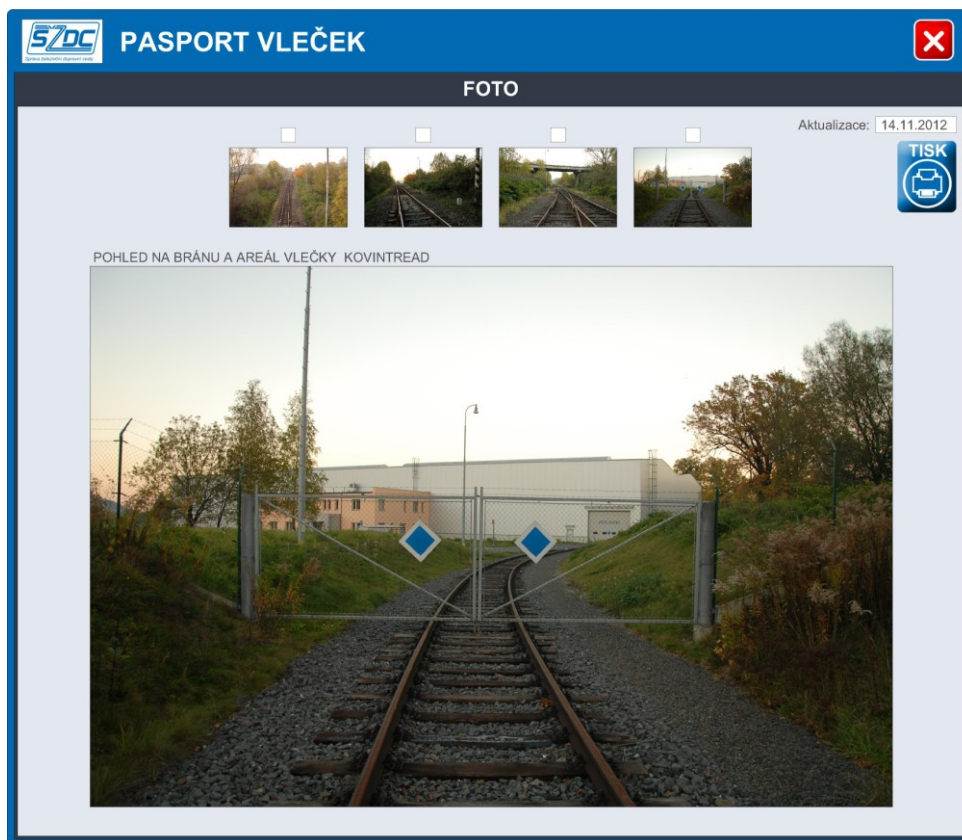
Obrázek 17 – Foto 1 vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



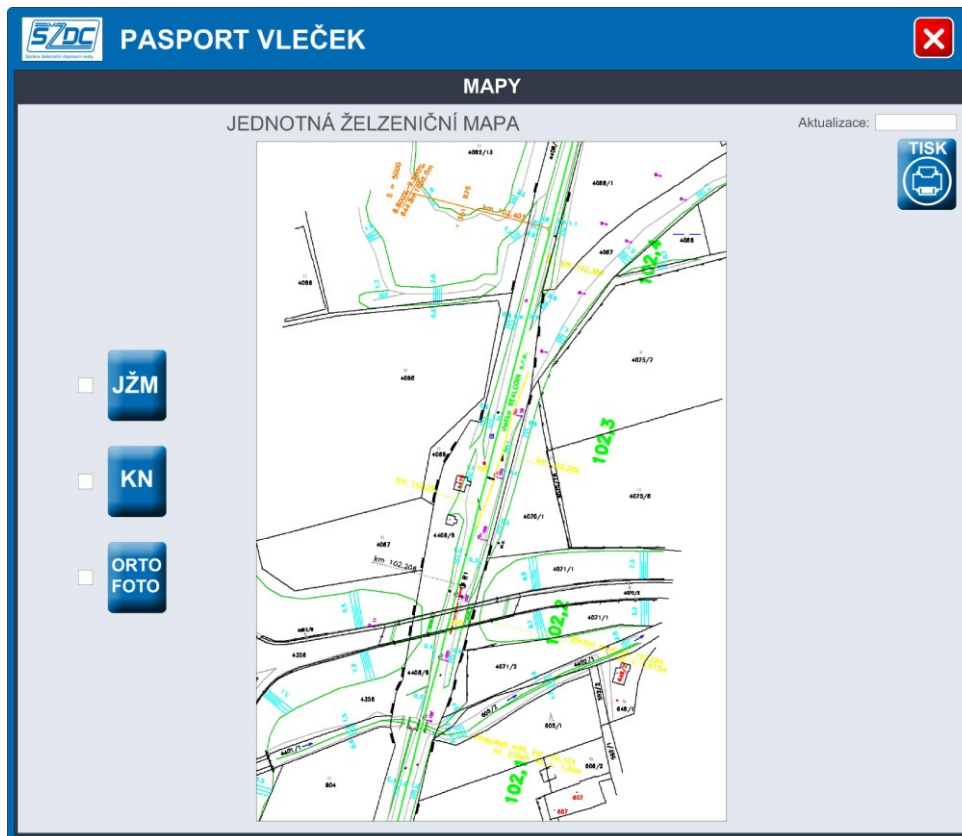
Obrázek 18 – Foto 2 vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



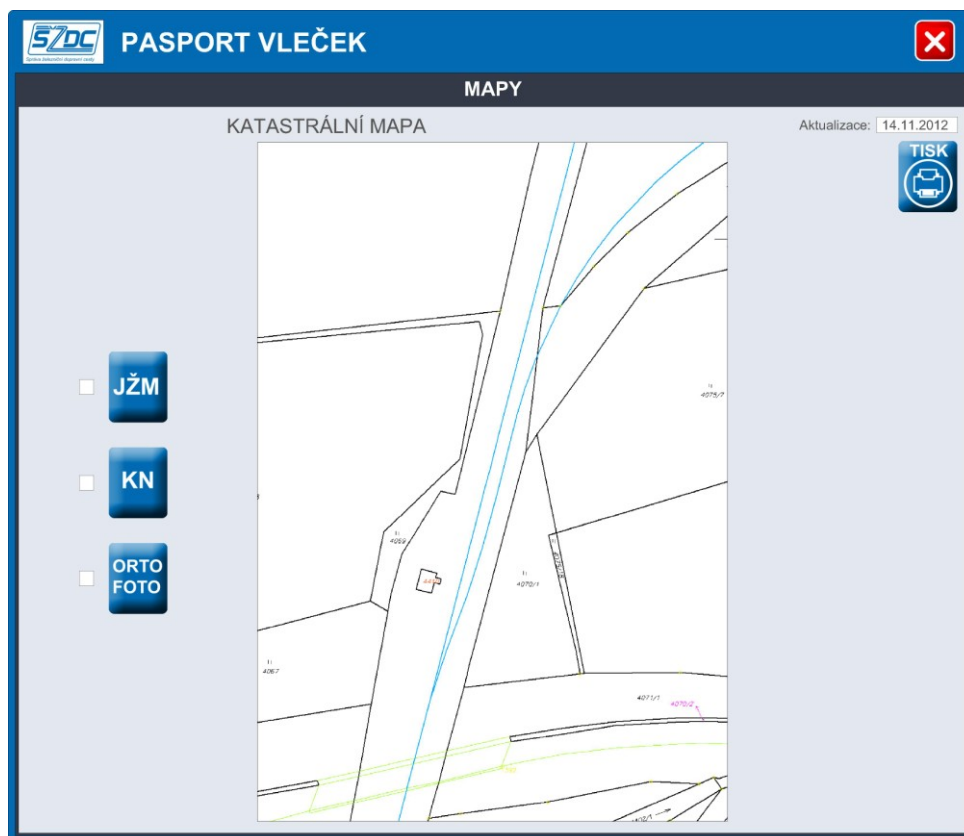
Obrázek 19 – Foto 3 vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



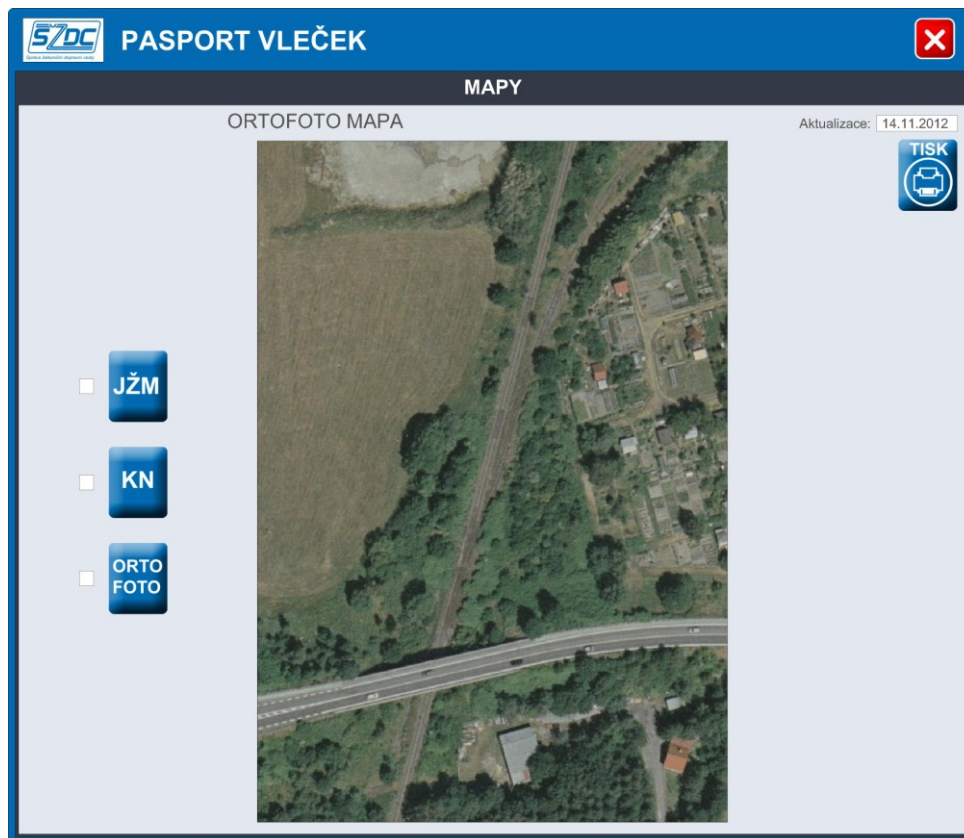
Obrázek 20 – Foto 4 vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



Obrázek 21 – JŽM vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



Obrázek 22 – KN vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



Obrázek 23 – ORTOFOTO vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí

PASPORT VLEČEK

DOKLADY

ÚŘEDNÍ POVOLENÍ

Aktualizace: 14.11.2012

ÚP

zm ÚP

LCE

zm LCE

PPŘ

PŘV

sml STK

sml PRN

sml DIL

TISK

DRÁŽNÍ ÚŘAD
Wilsonova 80, 121 06 Praha 2

ÚŘEDNÍ POVOLENÍ
K PROVOZOVÁNÍ DRÁHY
vydané ve smyslu § 11, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
ve znění pozdějších předpisů.

Č.j.: 3 - 60/02 - DÚ/RV Vy. číslo 07/2002/2016

Rozhodnutí

Drážní úřad, jako příslušný drážní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vydává, podle § 11 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

úřadní povolení
k provozování železniční dráhy - vlečky

(dále jen vlečka) právnické osobě - provozovateli dráhy v obchodním jméně "SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.", právní forma akciová společnost, se sídlem Michalovická ulice, 710 00 Ostrava - Slezská Ostrava, s identifikačním číslem 100 47 67 69 69.

Členové statutárního orgánu provozovatele dráhy jsou:
Petr Majloň, Ing. Jiří Uherek, Bc. Růž. J. Hrušková.

Osobnostně způsobilou je pan Petr Majloň.

Vlastníkem vlečky je právnická osoba a zohodnotná jménem "Frýdlant nad Ostravicí, s.r.o.", se sídlem Frýdlant nad Ostravicí, Ostravská 304, okres Frýdek-Místek, zastoupená správcem konkurzní podstaty Mgr. Martinou Bojčákovou, Frýdek-Místek, Ostravská 510, 730 02.

Nájemcem vlečky je právnická osoba a obchodní jménem "SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.", se sídlem Michalovická ulice, 710 00 Ostrava - Slezská Ostrava, s identifikačním číslem 100 47 67 69 69.

Vlečka je součástí dráhy celostátní dráhy ze "Frýdku" do "Ostravy".

Průběh vlečky nad Ostravicí vylukuje úsek č. 81 v km 100,200 trať Ostrava Úřední nádraží - Valašské Meziříčí (km 0,000 vlečky).

Úsek č. 81 v km 100,200 trať Ostrava Úřední nádraží - Valašské Meziříčí (km 0,000 vlečky).

Úsek č. 81 v km 100,200 trať Ostrava Úřední nádraží - Valašské Meziříčí (km 0,000 vlečky).

< 1 2 3 >

Obrázek 24 – ÚP vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí

PASPORT VLEČEK

DOKLADY

ZMĚNA ÚŘEDNÍHO POVOLENÍ

Aktualizace: 14.11.2012

ÚP

zm ÚP

LCE

zm LCE

PPŘ

PŘV

sml STK

sml PRN

sml DIL

TISK

DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 80, 121 06 PRAHA 2
Č.j. drážního dokumentu: 121/040 - 2006 Ex. číslo: 10/2006/0010-2
Č.j.: 1-130/06-0200 Vyřadil: Ing. Vladimír Kulip
Telefon: 482 106 782 E-mail: kulip@du.praha.cz

Rozhodnutí

Drážní úřad, jako příslušný drážní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl o změně úřadního povolení

změna úřadního povolení

k provozování železniční dráhy - vlečky SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. - Frýdlant nad Ostravicí evidovaného číslo ÚP/2001/2018 vydaného rozhodnutím Drážního úřadu č.j.: 3-60/02-DÚ/RV ze dne 19. srpna 2001, o změně úřadního povolení dráhy SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. se sídlem Michalovická ulice, 710 00 Ostrava - Slezská Ostrava, s identifikačním číslem 100 47 69 69.

a) Nová adresa sídla vlastníka a provozovatele dráhy je: Ostrava, Slezská Ostrava, Michalovická ul. č. 80/7942.

b) Nový majitel dráhy je "Frýdlant nad Ostravicí s.r.o." (dále jen Frýdlant nad Ostravicí), se sídlem Frýdlant nad Ostravicí, Ostravská 304, okres Frýdek-Místek, zastoupená správcem konkurzní podstaty Mgr. Martinou Bojčákovou, Frýdek-Místek, Ostravská 510, 730 02.

Územní úřad je podřízený úřadu v rozhodnutí Drážního úřadu č.j.: 3-60/02-DÚ/RV ze dne 19. srpna 2001 a č.j.: 3-107/03-DÚ/RV ze dne 20. 3. 2003, se změnou.

Územní úřad č. 27 odst. 1 správního řádu:

- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. se sídlem Ostrava, Slezská Ostrava, Michalovická ul. č. 80/7942
- Společnost informací dle přílohy č. 1 správního řádu se sídlem Praha 8, Karlín, Prvního pláze 187/5, PSČ 185 05.
- Centrální úřad, a.s. se sídlem Praha 1, Národní I. třída 1222, PSČ 110 13.

Obdobnost:

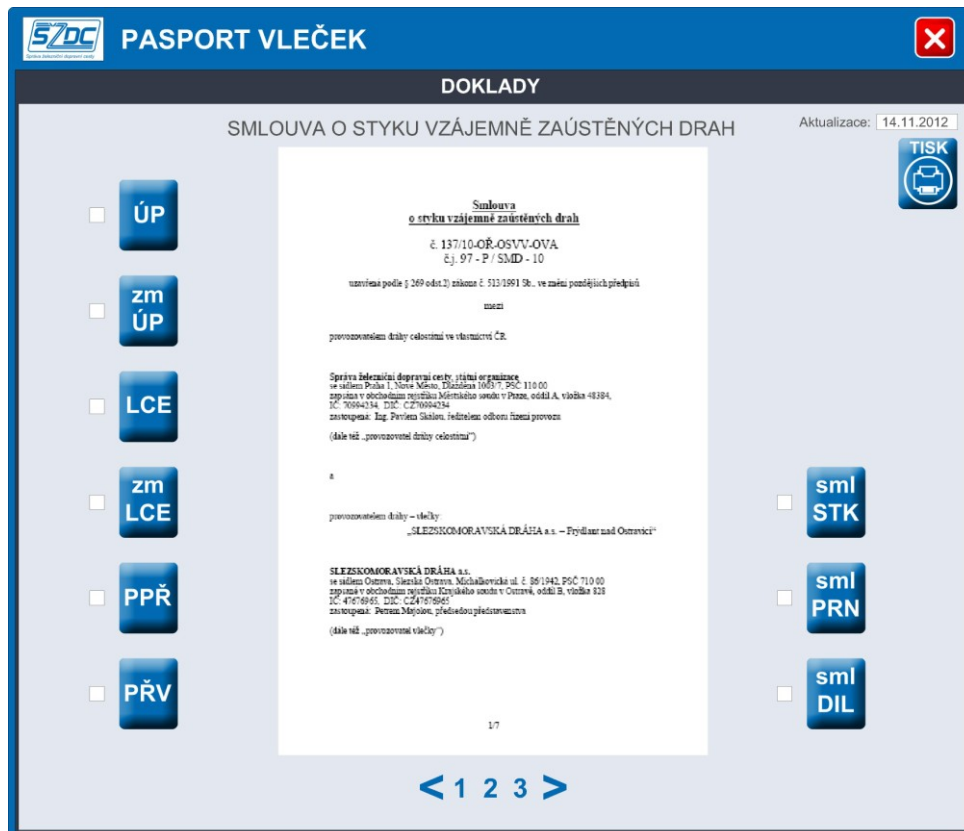
Právnická osoba SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. požádala o změnu úřadního povolení č. 3-60/02-DÚ/RV v souladu s rozhodnutím Drážního úřadu č.j.: 3-60/02-DÚ/RV posuzovaného podle č.j. S118M4-2006 ze dne 4. 12. 2006, které Drážní úřad vydal dne 4. 12. 2006. Žádné obměny úřadního povolení nejsou v souladu s územní správní sítí vlastníka a provozovatele dráhy. Územní úřad byl vpravením a sdělením správního řízení a vyzváním jím bylo sděleno územní úřadu, že jsou splněny podmínky pro vydání úřadního povolení. Územní úřad vyzval příslušné orgány nebo právnické osoby v rozhodnutí Drážního úřadu.

< 1 2 3 >

Obrázek 25 – zmÚP vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



Obrázek 26 – PPŘ vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí



Obrázek 27 – Smlouva o styku vlečky SMD – Frýdlant nad Ostravicí

8.4. Doplnující údaje o vlečce Nehlsen Třinec

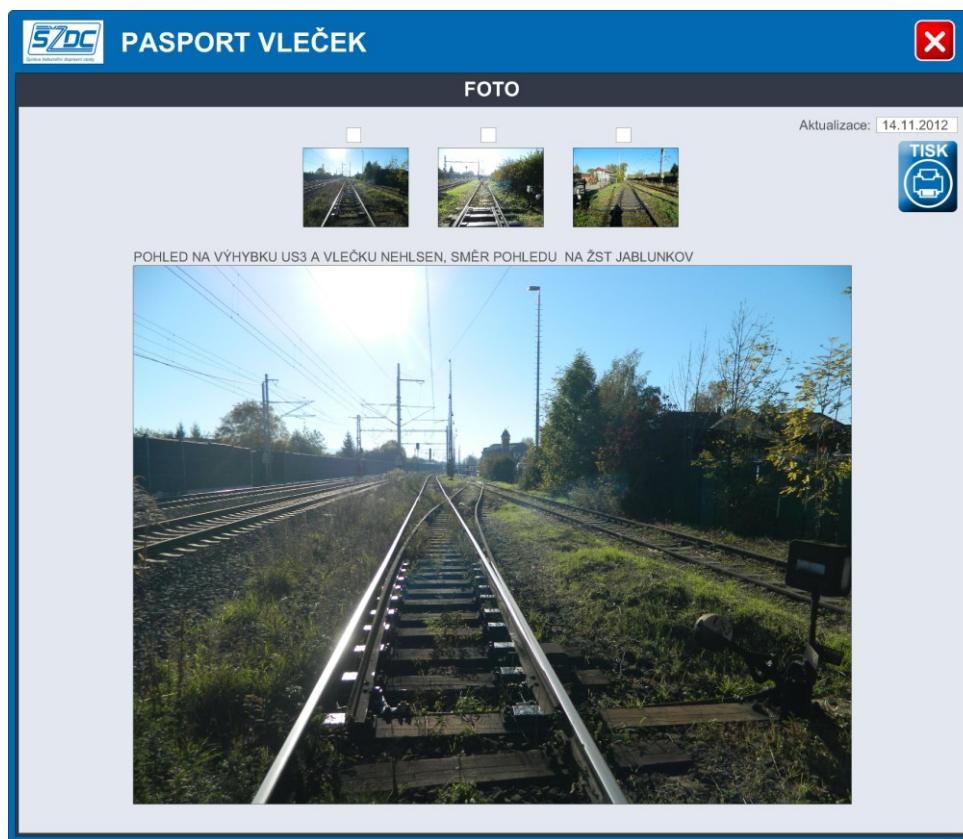
PASPORT VLEČEK

Základní údaje VLEČKY

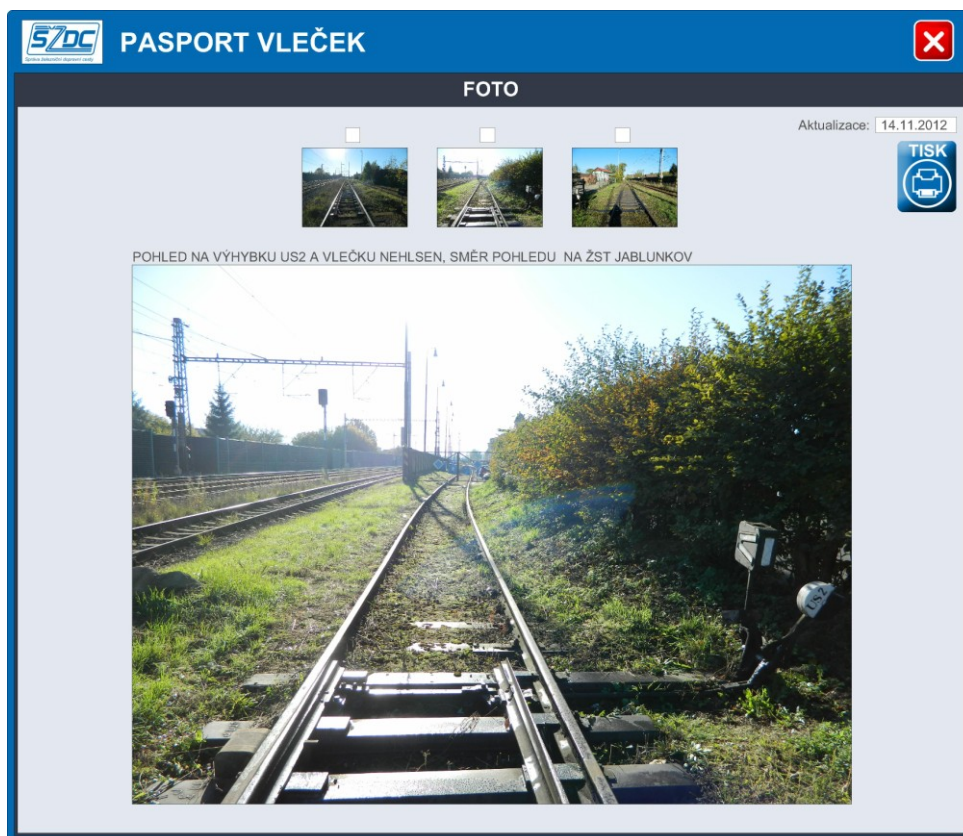
Název vlečky: Nehlsen Třinec, s r.o.
 Okres, obec: Frýdek Místek, Třinec
 Název trati (TTP): (Čadca ŽSR)-St.hr. CZ/PL-Petrovice u K. -Dětmár.
 Číslo trati (TTP): 301 A
 Km poloha trati: 310,838
 TÚ /DÚ: 2501 IF

INFO VÝH. FOTO MAPY DOK

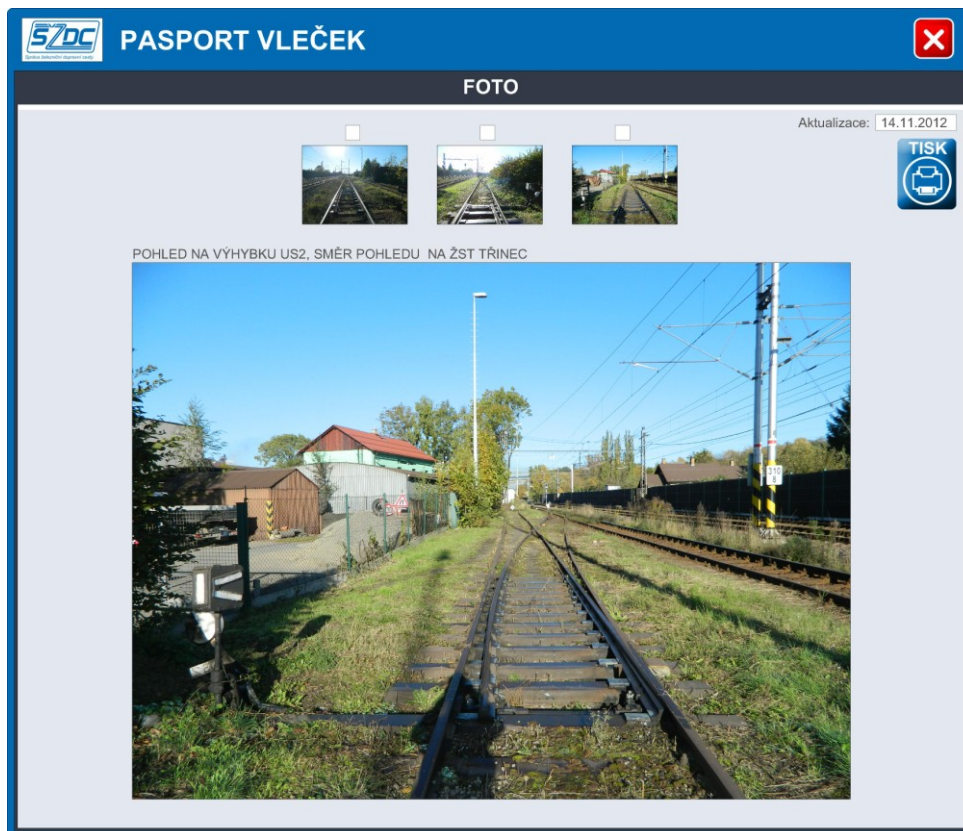
Obrázek 28 – Základní údaje o vlečce Nehlsen Třinec, s r.o.



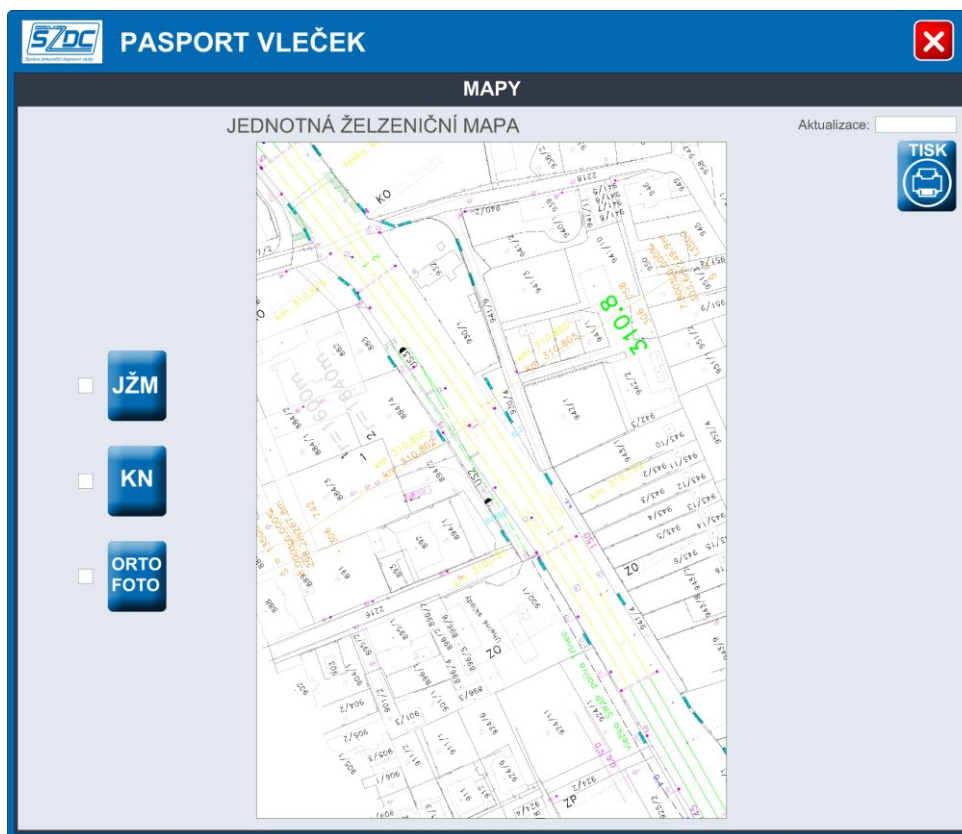
Obrázek 29 – Foto 1 vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



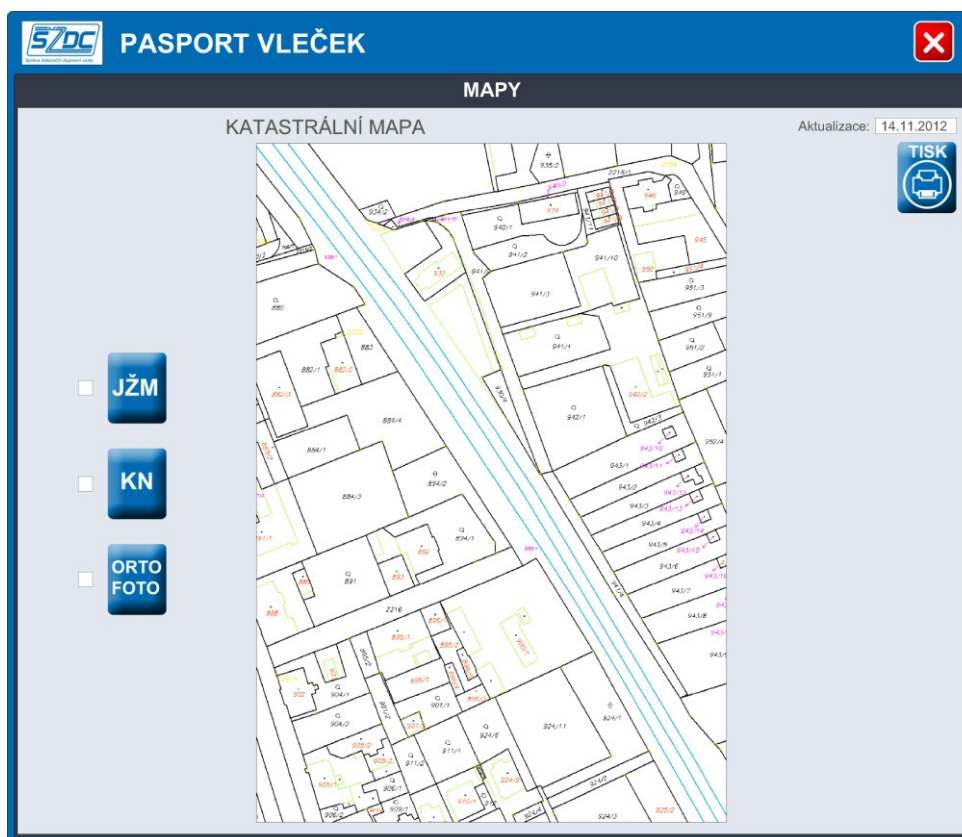
Obrázek 30 – Foto 2 vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



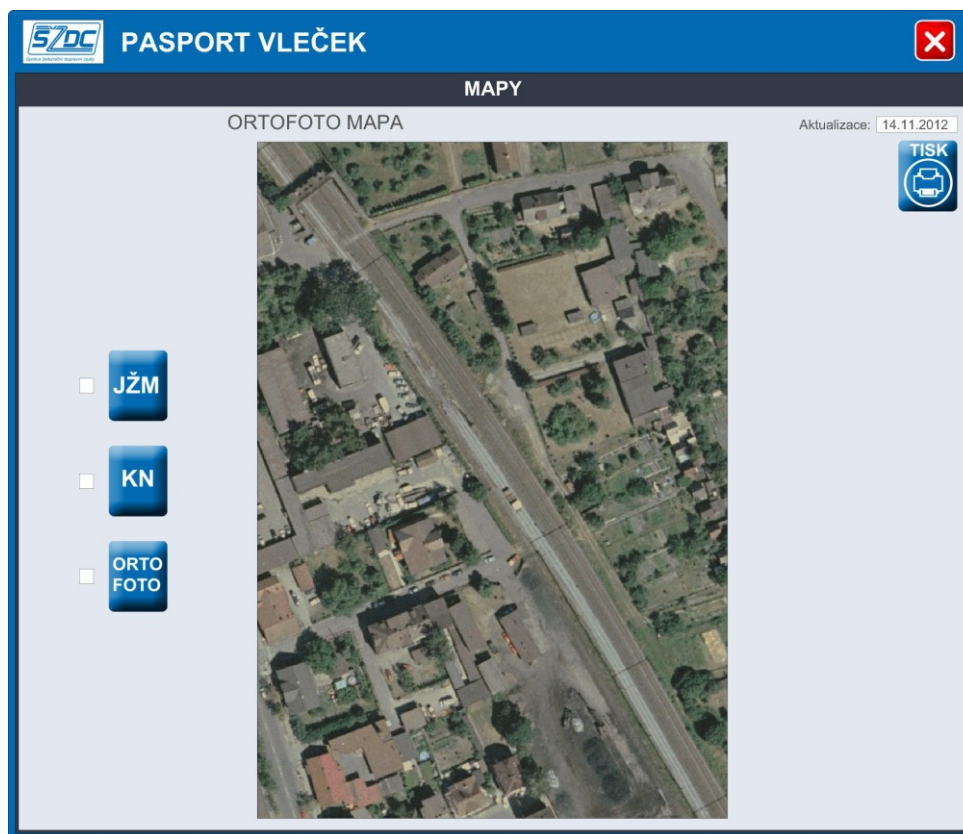
Obrázek 31 – Foto 3 vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



Obrázek 32 – JŽM vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



Obrázek 33 – KN vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



Obrázek 34 – ORTOFOTO vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.



Obrázek 35 – ÚP vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.

PASPORT VLEČEK

DOKLADY

ZMĚNA ÚŘEDNÍHO POVOLENÍ

Aktualizace: 14.11.2012

ÚP

zm ÚP

LCE

zm LCE

PPŘ

PŘV

DRÁŽNÍ ÚŘAD

WILSONOVA 3008, 121 06 PRAHA 2 VINOHRADY

Č. j. ovládnutí dokumentu: 365MD - 2012 V Praze dne: 14.03.2012
 Sp. Za: OU-185066012 Telefon: +420 972 241 811
 Č. j.: DUCR-1508412Nw E-mail: newakova@ducr.cz
 Opatřitel: Ochrana bezpečnosti Lomka Nováková E-mail: 107581212643-3

ROZHODNUTÍ

Držitel dle, jako příslušný držitelský orgán, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl o následující změně úředního povolení

k provozování železniční dráhy „SWAP – paliva Třinec“, ev. číslo ÚP19982862, vydaného ministerstvem Dopravy (dále č.j.: 1312096-00018) ze dne 15.12.2008, gromadně označené provozovatelé dráhy SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. se sídlem Michalovicická ul. č. 86/1942, 719 00 Ostrava, Slezská Ostrava a IČ 4767085.

1. Nový vlastník vlečky: Nehlsen Třinec, s.r.o., se sídlem Třinec - Staré Město, Jabloňovská 302, PSČ 719 61 a IČ 23355196.
 2. Nový název vlečky: Nehlsen Třinec, s.r.o.
 3. Nové stanoví statutárního orgánu provozovatele dráhy je: - Ing. Jiří Uherek
 Ochrana veřejnosti oplocení stávků pan Petr Majda. - Martina Křížková

Ostatní údaje a podmínky uvedené v rozhodnutí Drážního úřadu č.j.: 1312096-00018 ze dne 15.12.1998 ve znění pozdějších předpisů zůstávají nezměněny.

Účinnosti listiny č. 27 od 1. prosince 2012.

1. SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Michalovicická ul. č. 86/1942, 719 00 Ostrava, Slezská Ostrava;
 2. Nehlsen Třinec, s.r.o., Třinec - Staré Město, Jabloňovská 302, PSČ 719 61;
 3. Slezskopolská dráha, Třinec-S, Opatřitel: SBL, PSČ 719 58.

Ověřeno:

Držitelský orgán dle 13.2012 řádu o změně úředního povolení dráhy.
 Účinnosti listiny č. 27 od 1. prosince 2012.
 Účinnosti listiny č. 27 od 1. prosince 2012.
 Účinnosti listiny č. 27 od 1. prosince 2012.
 Účinnosti listiny č. 27 od 1. prosince 2012.

Strana 1 z 2 k. j.: DUCR-1508412Nw

TISK

sml

STK

sml

PRN

sml

DIL

< 1 2 3 >

Obrázek 36 – zmÚP vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.

PASPORT VLEČEK

DOKLADY

PŘÍPOJOVÝ PROVOZNÍ ŘÁD

Aktualizace: 14.11.2012

ÚP

zm ÚP

LCE

zm LCE

PPŘ

PŘV

SŘ ŽST Třinec

Příloha č.4A

Přípojoiný provozní řád

pro dráhu – vlečku

SWAP – paliva Třinec

sml

STK

sml

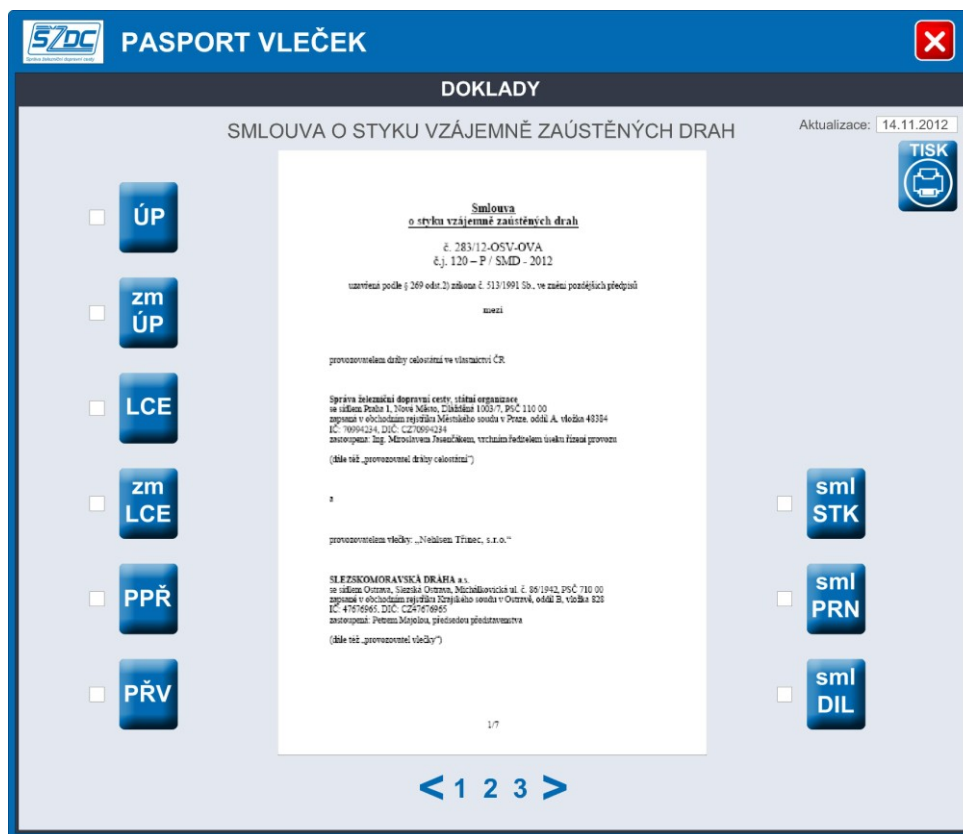
PRN

sml

DIL

< 1 2 3 >

Obrázek 37 – PPŘ vlečky Nehlsen Třinec, s r.o.

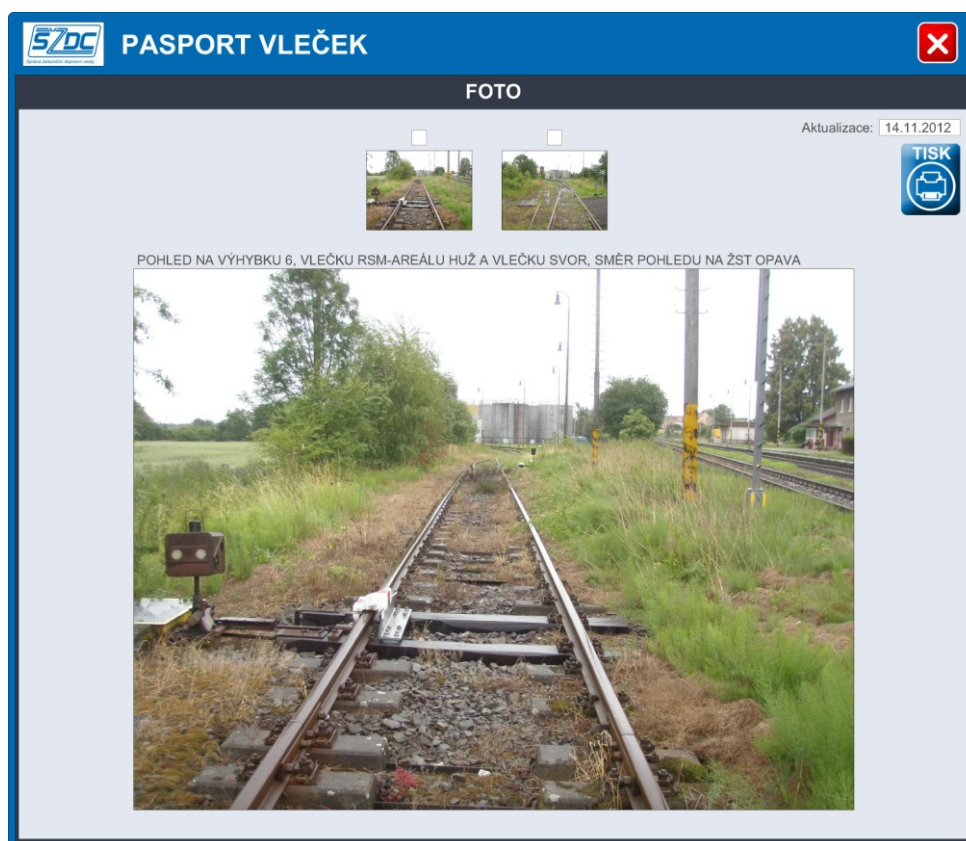


Obrázek 38 – Smlouva o styku Nehlsen Třinec, s r.o.

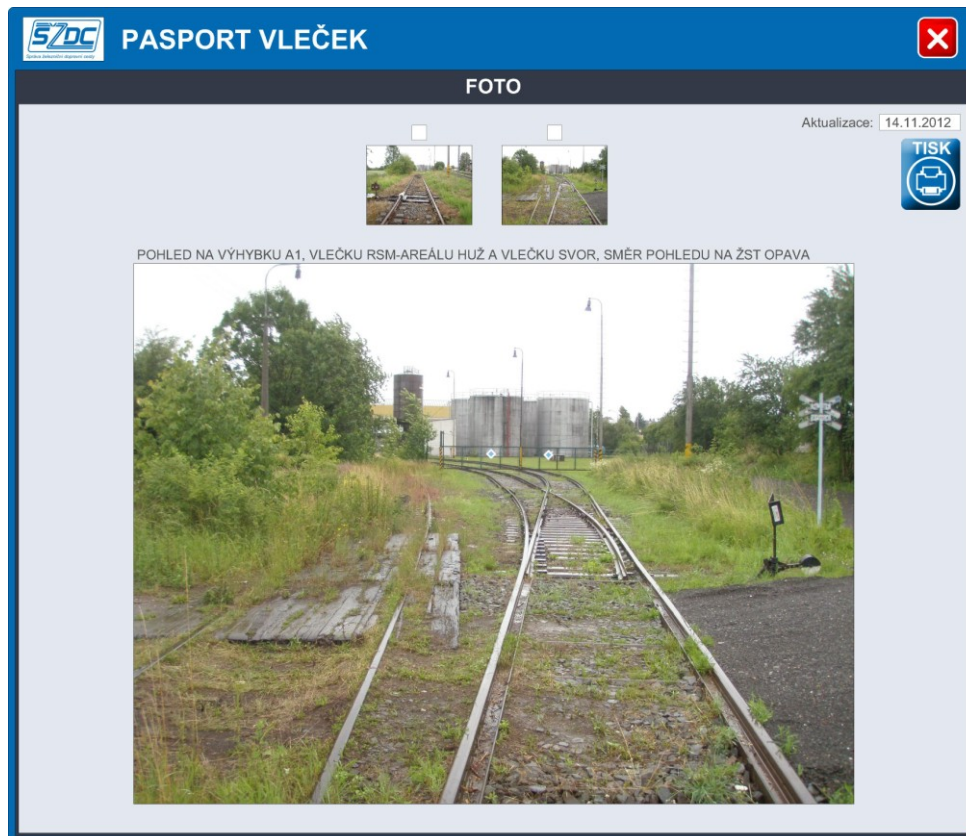
8.5. Doplnující údaje o vlečce RSM Olomouc – Areál HUŽ



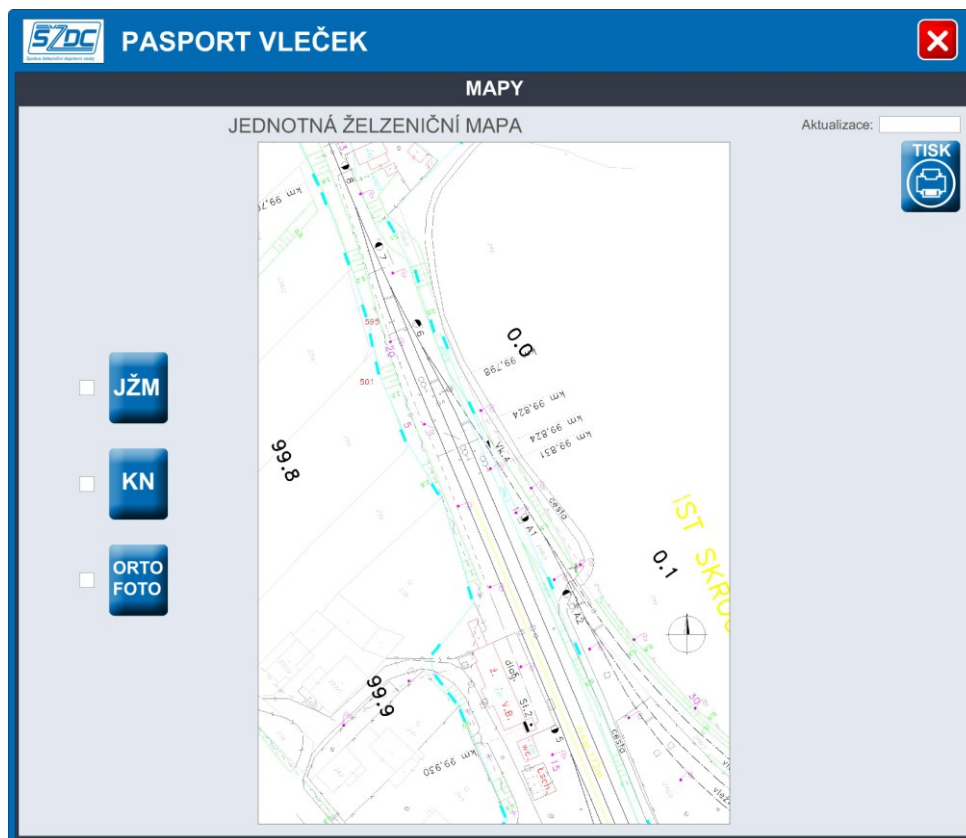
Obrázek 39 – Základní údaje o vlečce RSM Olomouc – Areál HUŽ



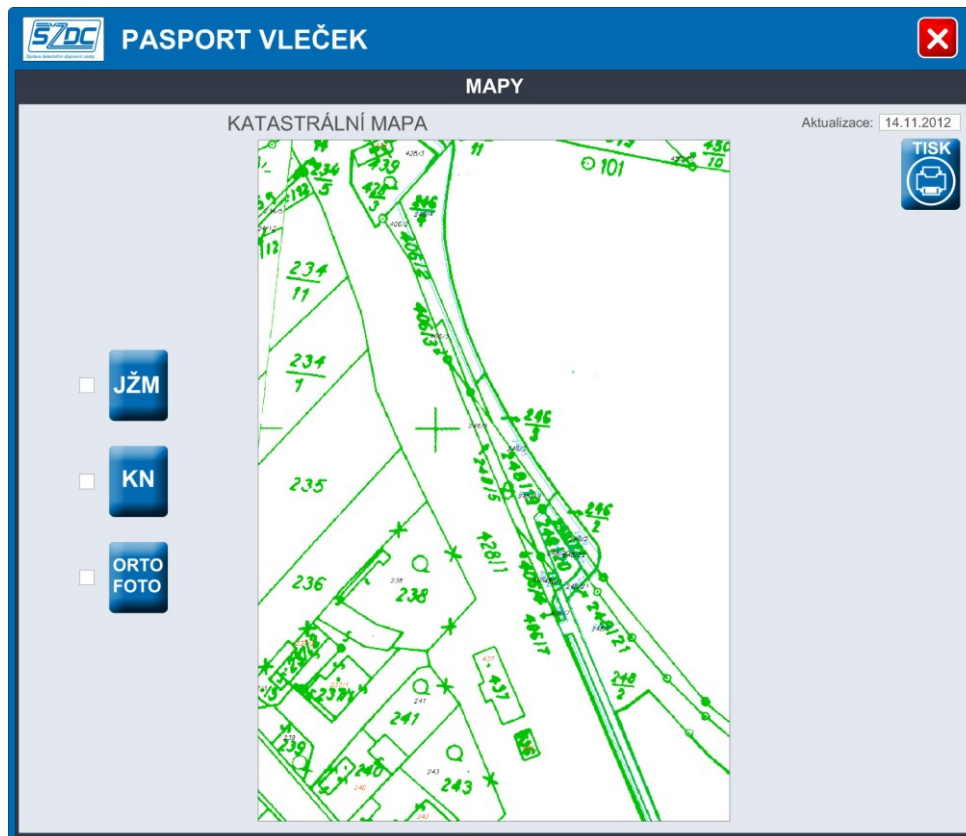
Obrázek 40 – Foto 1 vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



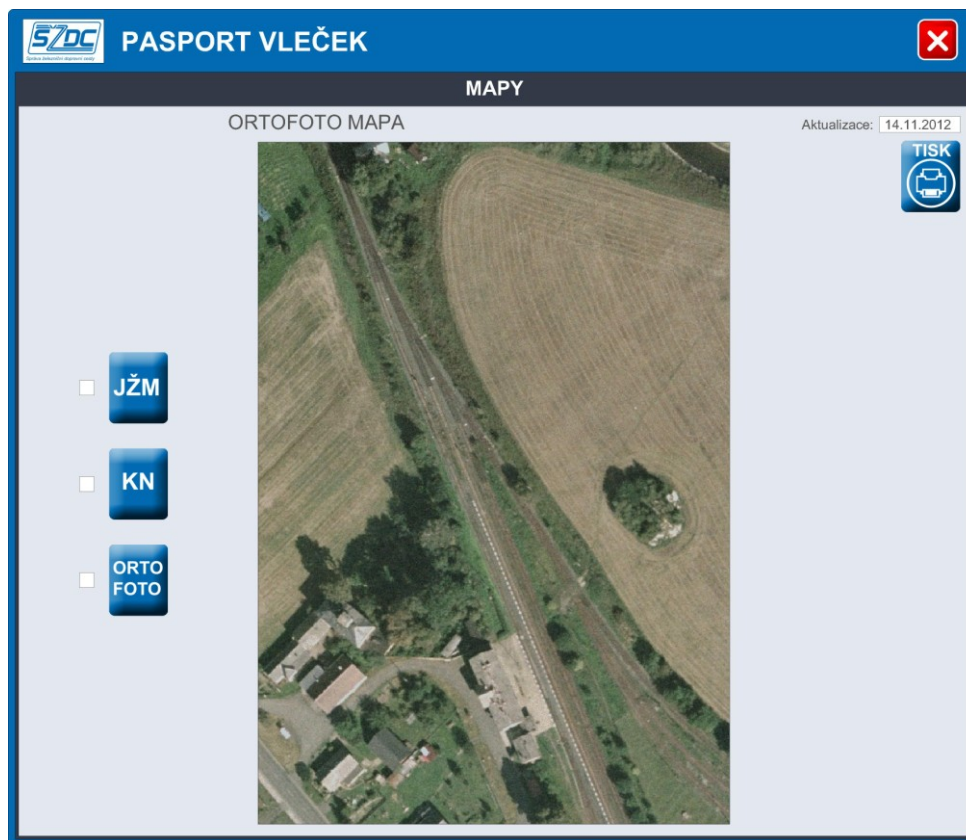
Obrázek 41 – Foto 2 vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



Obrázek 42 – JŽM vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



Obrázek 43 – KN vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



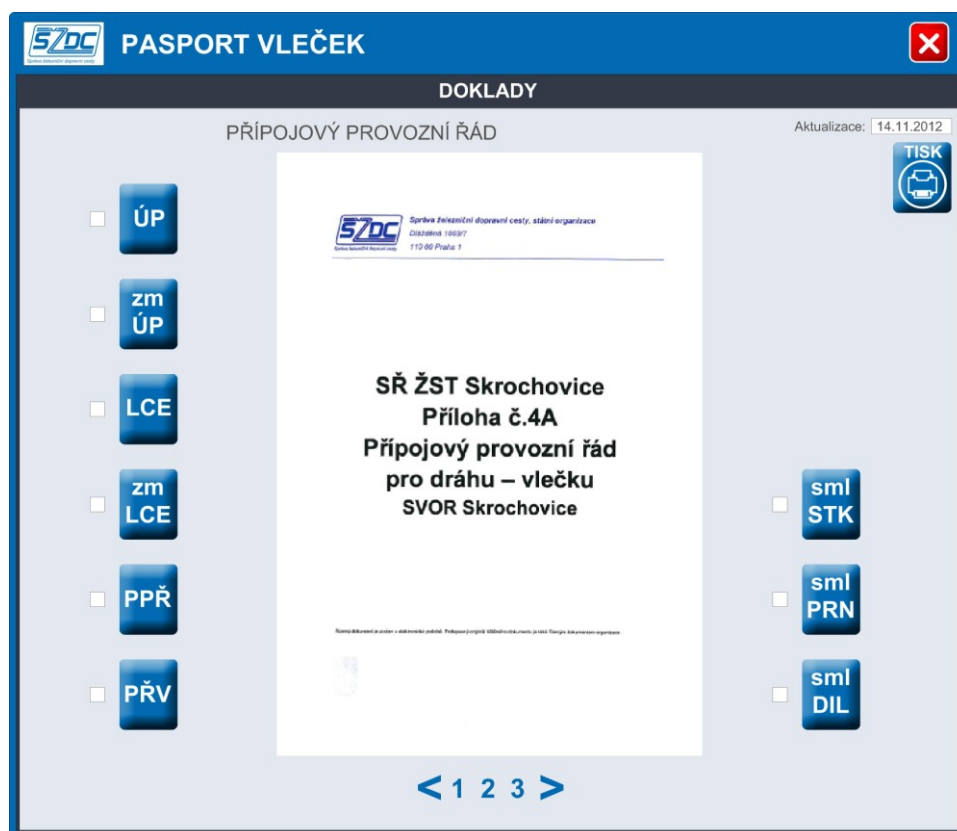
Obrázek 44 – ORTOFOTO vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



Obrázek 45 – ÚP vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



Obrázek 46 – zmÚP vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ



Obrázek 47 – PPŘ vlečky RSM Olomouc – Areál HUŽ

PASPORT VLEČEK

DOKLADY

SMLOUVA O STYKU VZÁJEMNĚ ZAÚSTĚNÝCH DRAH

Aktualizace: 14.11.2012

TISK

☐ ÚP

☐ zm ÚP

☐ LCE

☐ zm LCE

☐ PPŘ

☐ PŘV

☐ sml STK

☐ sml PRN

☐ sml DIL

**Smlouva
o styku vzájemně zaústěných drah
č. 215/10-OR-OSVV-OVA**

uzavřená podle § 269 odst. 2) zákona č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů
mezi

provozovatelem dráhy celostátní ve vlastnictví ČR

Společnost drahová, s.r.o.
se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1053/7, PSČ 110 00
zapsaná v obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 41384
IČ: 70994236, DIČ: CZ70994236
zastupovaná: Ing. Pavlem Škálou, ředitelem odboru řízení provozu
(dále též „provozovatel ČD“)

s

provozovatelem koleji celostátní dráhy ve vlastnictví Českých drah, s.r.o.:
„RSM Olomouc – Areál HUŽ“

Česlé dráhy, a.s.
se sídlem Praha 1, Nové Město, Svobody 1203, PSČ 110 15
zapsaná v obchodním rejstříku v Městském soudu v Praze, oddíl B, vložka 8059
IČ: 70994236, DIČ: CZ70994236
zastupovaná: Ing. Štěpánem Jarošíkem, ředitelem odboru řízení provozu a organizování
drahové dopravy
(dále též „provozovatel ČD“)

1/6

< 1 2 3 >

Obrázek 48 – Smlouva o styku RSM Olomouc – Areál HUŽ